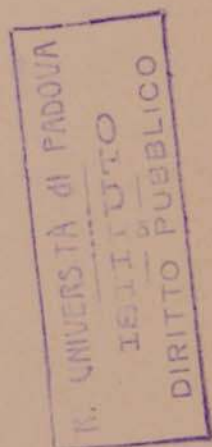
Avv. ENRICO CATELLANI

PROFESSORE DELLA REGIA UNIVERSITÀ DI PADOVA

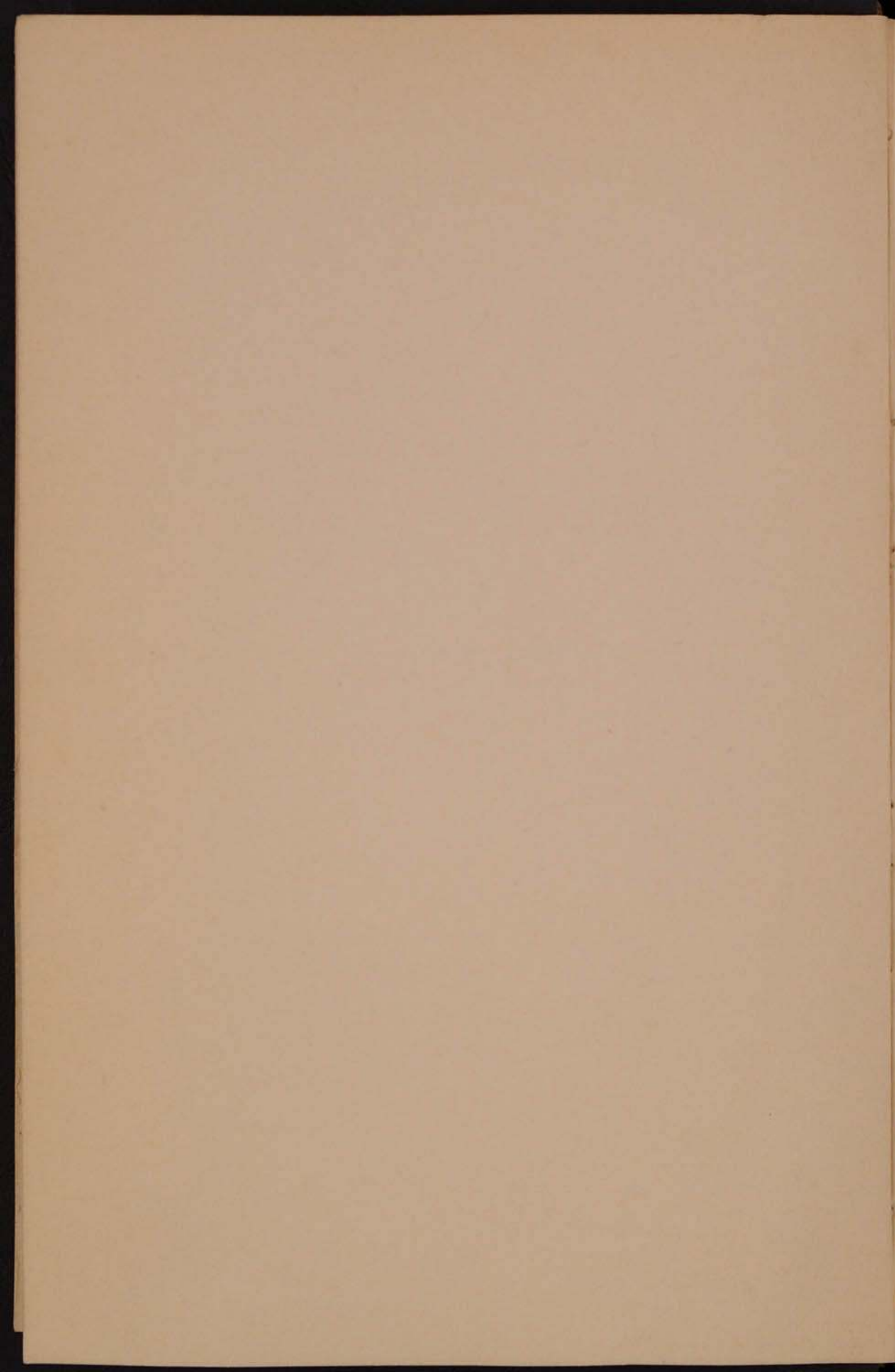
IL DIRITTO AEREO

MILANO - TORINO - ROMA

FRATELLI BOCCA, EDITORI

Depositario per la Sicilia: ORAZIO FIORENZA - PALERMO

Deposito per Napoli e Provincia: SOCIETÀ COMMERCIALE LIBRARIA - NAPOLI

1911

I.

Il diritto aereo.

I.

Il diritto aereo.

Diritto aereo internazionale non può considerarsi che come il titolo provvisorio di un sistema di regole in gran parte futuro. Forse lo sviluppo rapido di queste regole sancirà l'uso di una denominazione già determinata nel suo significato tecnico oltre i limiti di quello etimologico. Forse altra denominazione più esatta vi sarà sostituita fra le molte che sono state o saranno proposte (1). Nè è del tutto da escludersi ancora l'eventualità di una relativa indifferenza della questione del nome, derivante da una nuova delusione, possibile per quanto ora inattesa, delle speranze riposte di recente nei rapidi progressi della navigazione aerea.

Diritto aereo pare un termine preferibile ad ogni altro per due ragioni. La prima : che vi si comprendono tanto le norme e i rapporti relativi alla locomozione, quanto quelli relativi alla radiotelegrafia, il che

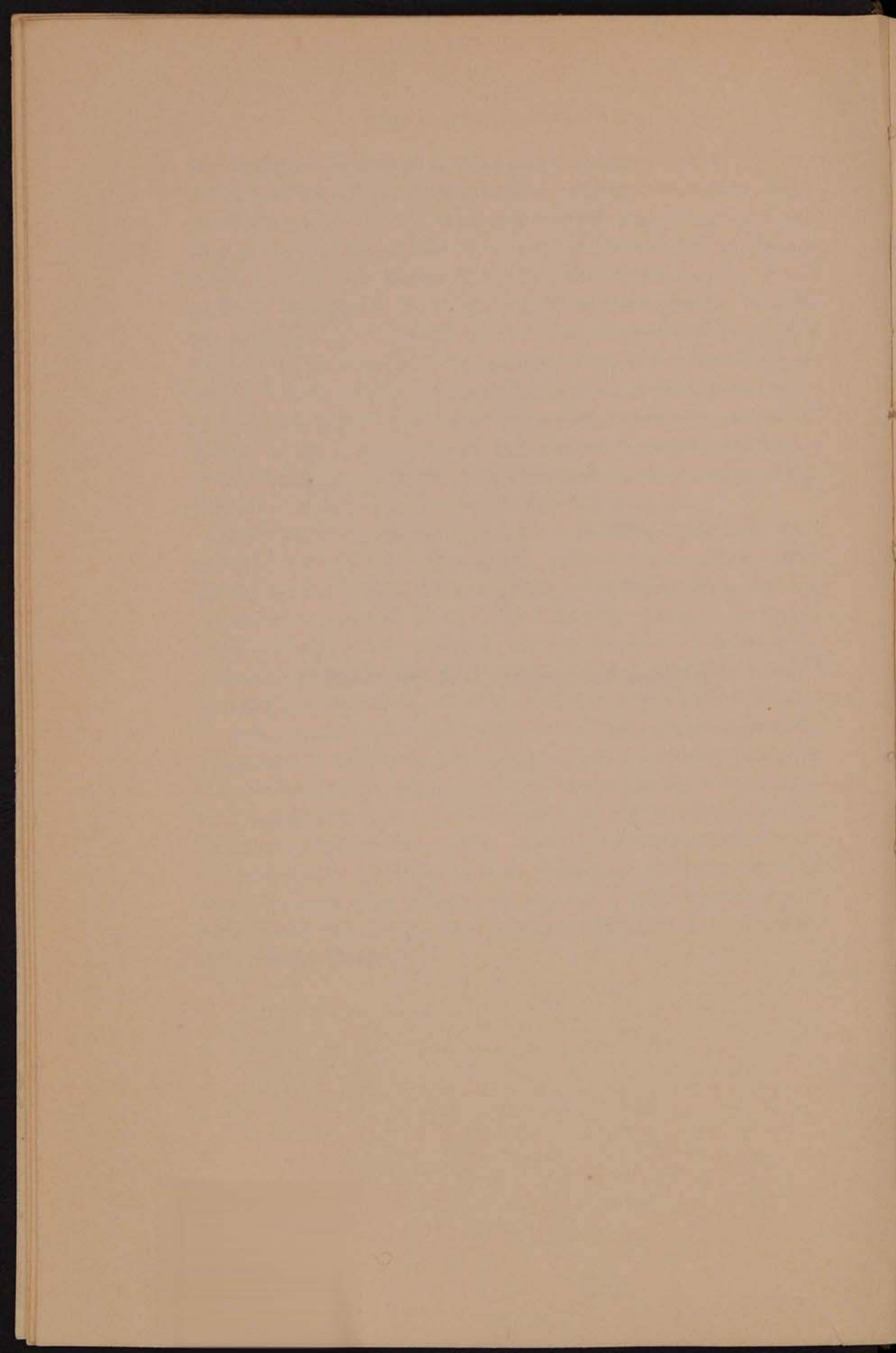
(1) Il Teza, ad es., che uscì dalle scuole del Diritto per entrare in quelle della Filologia dove tutti lo onorano come insigne maestro, preferirebbe si dicesse: « principii di un nuovo diritto internazionale per l'aeroporia ». V. per le proposte di terminologia tedesca lo STREICHER nella « Zeitschrift des allgemeinen deutschen Sprachvereins», gennaio 1910; e per quella francese: E. LAUDE, che, nella « Revue juridique internationale de la locomotion aérienne », fasc. 1°, gennaio 1910 pag. 16-18; preferisce la denominazione Diritto Aereo, e in quanto ai futuri rapporti relativi agli strati più lontani dalla terra, quella più complessiva di *diritto dello spazio*. V. per la terminologia dei modi e dei mezzi di locomozione aerea. G. BONNEFOY, *Le Code de l'air*, Paris, Rivière, 1909, pag. 17-19, n. 1 e Ferdinando Schroeder: *Der Luftflug Geschichte und Recht*, Berlin, Vahlen, 1911, I Theil, Dritter Abschnitt, pag. 31-36, Wortbezeichnungen.

non sarebbe, se la definizione inducesse a volgere il pensiero ad uno solo di quei due mezzi di comunicazione e di trasporto, anzichè all'elemento del quale entrambi abbisognano e nel quale entrambi si sviluppano. La seconda ragione deriva poi dalla determinazione del solo carattere e del solo fattore di novità esistenti nei rapporti che si tratta di disciplinare. Tanto la navigazione aerea, quanto la radiotelegrafia, presentano infatti una serie di condizioni e di rapporti giuridici fra gli esercenti e fra questi e lo Stato e i privati, sia nei rispetti normali del diritto delle obbligazioni, sia in quelli della responsabilità. Per tutto ciò trovano applicazione i principii generali del diritto, o, per analogia, quelli particolarmente relativi, nell'interno di ciascuno Stato, o nei rapporti internazionali, alla navigazione marittima ed al sistema delle comunicazioni e dei trasporti.

Tutto quanto apparisce di specifico e di differenziale nella navigazione aerea e nella radiotelegrafia, deriva invece, esclusivamente, dall'elemento nel quale l'una e l'altra si esplicano. Tale elemento determina la necessità di un diritto del tutto peculiare, in quanto sfugge all'applicazione analogica dei principii generali relativi alla sovranità ed alla proprietà ed in quanto oppone dei particolari ostacoli materiali alla applicazione normale sia dei principii generali del diritto, sia delle comuni disposizioni di legge di uno Stato a quei rapporti che, svolgendosi in tutto o in parte nell'aria, pur per l'indole loro a quei principii dovrebbero soggiacere. Ond'è che adottando la denominazione inscritta in capo a questo studio, non solo si sottintende nella indicazione dell'elemento usato, anche l'ordinamento giuridico di entrambi i modi di usarlo, ma si fa risaltare altresì il solo fattore di novità operante nello sviluppo dei rapporti e nella formulazione ed applicazione delle norme che devono disciplinarli in un completo ordinamento giuridico.

II.

L'aria, lo spazio e il territorio.

II.

L'aria, lo spazio e il territorio.

In quale rapporto sta l'aria col territorio sottoposto? Da taluno si vuol istituire un parallelismo giuridico fra l'aria e l'acqua del mare, o assimilandola in tutto alle acque territoriali (1) o dividendola, come il mare, in territoriale e non territoriale o libera, secondo la determinazione di una zona aerea più vicina alla terra, al disopra della quale l'aria dovrebbe cessare di essere territoriale. Che tale analogia non sia sostenibile, risulta chiaramente dal diverso rapporto di situazione esistente fra terra ed aria in confronto con quello esistente fra terra ed acqua marina. Il mare e il territorio, parti l'uno e l'altro dello stesso orbe terracqueo, si escludono a vicenda sulla superficie di questo, così che dove finisce l'uno comincia l'altro e che quasi ogni parte dell'uno è completa nella sua entità fisica e rispetto alle condizioni dell'esistenza degli esseri viventi, senza bisogno della contiguità dell'altro. Il suolo invece si completa coll'atmosfera corrispondente, non solo perchè questa è collegata a quello sulla medesima superficie, ma perchè da quella deriva una condizione assoluta della sua funzione di parte del mondo abitato. L'analogia dell'aria e dello spazio aereo col mare territoriale non è dunque completa, perchè d'un lato l'atmosfera è, come non è mai l'acqua del mare, necessario

---

(1) La proposta del Westlake ispirata a tale analogia e non accolta dall'Istituto di diritto internazionale, non avrebbe però escluso una serie di eccezioni in favore del libero passaggio, praticamente arrivanti ad un risultato corrispondente alla utilità generale.

elemento di ogni territorio; dall'altro perchè, mentre v'è una certa distanza dalla sponda oltre la quale è indifferente per il territorio tutto quanto avvenga nel mare, non v'è altezza oltre la quale possa essere indifferente per un territorio tutto ciò che avvenga nello spazio aereo sovrastante.

Ma sarebbe pure un concetto erroneo quello di chi volesse da ciò indurre un argomento per subordinare del tutto al suolo l'aria sovrapposta, tanto nei riguardi della proprietà quanto in quelli della sovranità. In ogni modo sarebbe necessario, per farlo, tutta una serie di finzioni. Tanto il concetto di fondo nei riguardi della proprietà, quanto quello di territorio nei riguardi della sovranità, implicano la certezza della cosa sulla quale compete al proprietario ed allo Stato il rispettivo diritto reale (1).

Questo, nell'un caso e nell'altro, ha contenuto specifico diverso, ma ha in entrambi i casi, analogie di rapporti e di manifestazioni, e, identità nella stabilità, certezza e determinazione topografica dell'oggetto. Ora, tale determinazione appunto manca, e non può non mancare, nel caso dell'aria. Se si considera questa come oggetto del diritto, tale oggetto sfugge a quelle condizioni, per la perpetua mobilità e fluidità sua. Se si considera, come è più ragionevole, oggetto del diritto reale, lo spazio aereo, a questo sfugge nel suo perpetuo moto la terra, dalla quale dovrebbe essere dominato e ciascuna parte della quale presenta, in ciascun istante del giorno, la rispettiva superficie ad uno spazio aereo diverso da quello cui corrispondeva nel momento immediatamente anteriore. Se è dunque evidente che la proprietà e la sovranità del suolo devono conferire taluni diritti sullo spazio aereo corrispondente, è chiaro del pari che mancano gli elementi per poter giustificare, sia l'applicazione allo spazio aereo della distinzione fra mare aperto e mare territoriale, sia la subordinazione assoluta, nei riguardi della proprietà e della sovranità, a ciascun fondo o territorio, dello spazio aereo corrispondente.

---

(1) Non è qui il luogo di giustificare l'accettazione del concetto tradizionale della sovranità territoriale.

Questo d'un lato non presenta gli elementi di costante subordinazione proprii del mare territoriale; dall'altro, essendo nella sua totalità sopra il territorio corrispondente, è connesso con quello per tutta la sua area senza limiti di altezza. Da ciò deriva che si presentino dapprima come evidenti rispetto all'aria ed allo spazio aereo, due concetti negativi. Non può dirsi, in tanta interdipendenza dei due elementi, terra ed aria, che questa sia libera per natura nemmeno alle maggiori altezze dal suolo sottostante. Non può dirsi, in tanta difficoltà di dominazione dello spazio aereo e in tanta possibilità del suo uso da parte di tutti senza danno d'alcuno, che questo sia in tutto suscettibile di appropriazione e in tutto assimilabile al suolo ed al territorio. E dal contrasto di tali due proposizioni negative, deriva quale risultante il principio che l'aria e lo spazio aereo debbano considerarsi come parte del suolo sottostante, soltanto nei limiti necessari alla tutela ed alla integrazione della proprietà e della sovranità corrispondente, restando, oltre quei limiti, cose di uso comune.

Tanto la proprietà quanto la sovranità territoriale risultano di due elementi, uno positivo ed uno negativo. Il primo implica l'uso della cosa o del territorio, esclusivamente riservato al proprietario e rispettivamente allo Stato, e dall'uno e dall'altro esclusivamente regolato nei riguardi dell'attività altrui. Il secondo implica, come conseguenza del primo, il non uso del fondo e rispettivamente del territorio da parte di chi non ne sia il proprietario o il sovrano. Se il primo elemento non sussistesse, non esisterebbe nè proprietà col suo contenuto giuridico ed economico, nè sovranità territoriale col suo contenuto giuridico economico e politico; anzi allo Stato la sua stessa base verrebbe a mancare.

Nei rapporti del mare territoriale, e più ancora in quelli dello spazio aereo, il primo elemento non sussiste più. L'uso della cosa esclusivamente riservato allo Stato non è necessario per l'esistenza di questo, come non è possibile sulla cosa l'affermazione completa dell'autorità dello Stato nella stessa guisa che può avvenire nel territorio. L'autorità dello Stato si afferma sul mare territoriale e sullo spazio aereo, non in quanto sono oggetti di sovranità occupabili per sè, ma in quanto sono elementi integratori della sovranità territoriale propriamente

detta. È in tale qualità che si esplica, rispetto al mare territoriale ed allo spazio aereo, in quanto lo esige quella integrazione, il solo momento negativo del diritto reale dello Stato. Non è possibile, nè necessario che questo riservi a sè lo spazio aereo come il territorio; ma è possibile e necessario che l'uso dello spazio aereo sia vietato ai terzi in quanto possa ledere quella integrazione della sovranità territoriale; e, per evitare tale pericolo, è necessario che quell'uso da parte dei terzi, sia subordinato alle proibizioni, ai limiti ed ai regolamenti dello Stato sottostante.

Non può dirsi pertanto che l'aria sia libera, con qualche riserva in un determinato strato, a favore dello Stato sottostante; nè che a questo lo spazio aereo appartenga con un limite a favore dell'uso innocuo dei terzi; ma deve ritenersi piuttosto che, nello spazio aereo sovrastante ad uno Stato, l'autorità sovrana di questo si irradii, senza limiti di altezza, solo in quanto si riferisca alla integrazione ed alla tutela della sua sovranità sul territorio sottostante.

Lo Stato potrà pertanto proibire a qualunque altezza, nello spazio sovrastante al suo territorio, tuttociò che minacci la sua sicurezza o limiti l'esercizio della sua sovranità e comunque comprometta l'uso del suo territorio. Dalla dipendenza di questo dovrà invece restare pienamente immune lo spazio aereo corrispondente, nei riguardi dell'uso e sopratutto in quelli del passaggio, in tutto quanto da tale uso e da tale passaggio resti esclusa la possibilità di simili conseguenze.

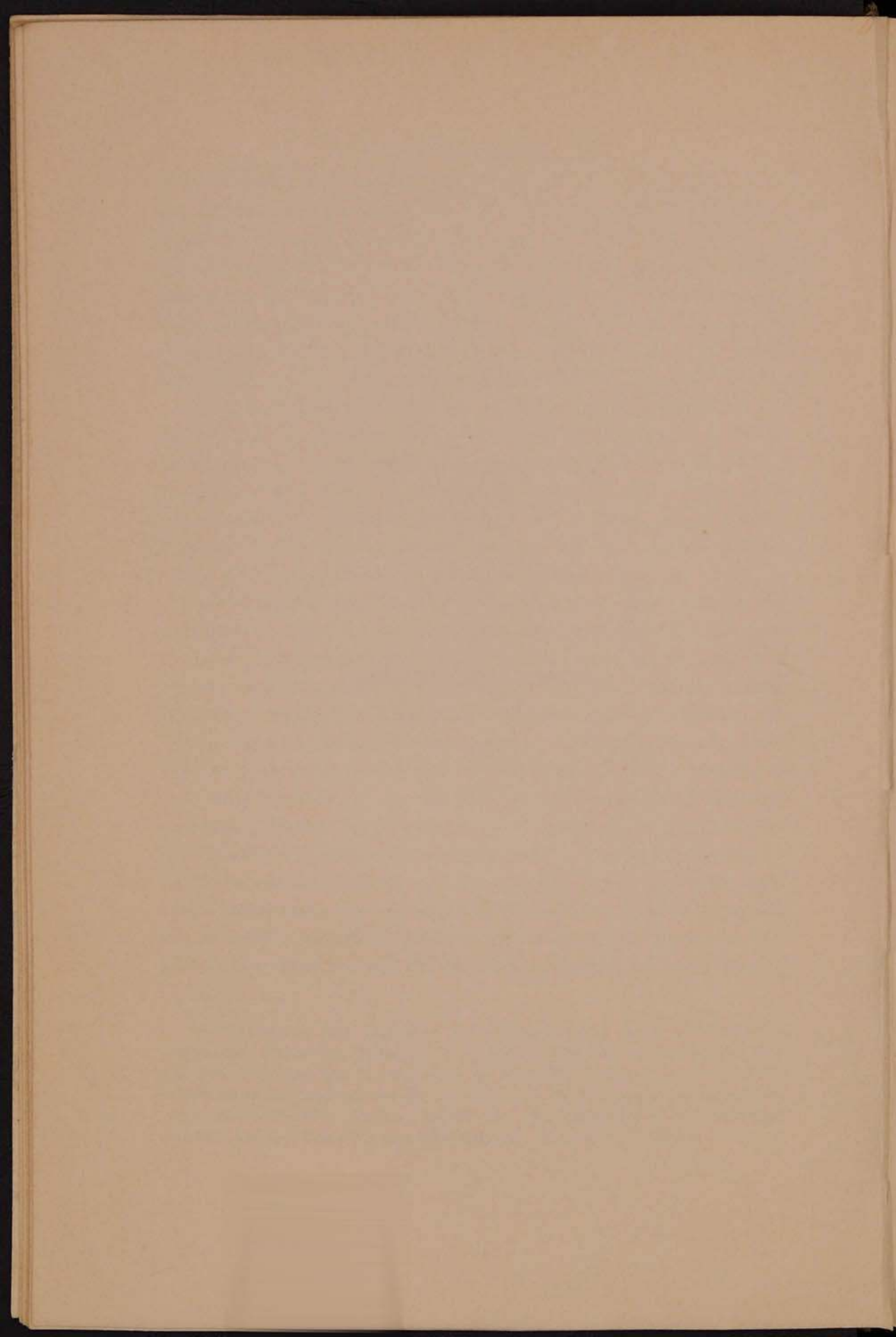
A tale risultante dei due contrarii principii coesistenti rispetto al medesimo obietto, corrisponde la seconda delle due norme fondamentali formulate dal Grünwald al termine del suo studio sulla aereonave nel diritto internazionale (1): « Il dominio dello Stato territoriale sullo spazio sovrastante non può essere esercitato oltre i limiti richiesti dal suo interesse. Al traffico internazionale devono essere imposti soltanto i limiti che l'interesse dello Stato sottostante assolutamente reclama ».

---

(1) GRÜNWALD, *Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung*, Hannover, Helwingsche Verlagsbuchhandlung, 1908, pag. 61: « 3. Das Eigentum des Grundstaates an dem Raum über ihm, darf nicht weiter ausgeübt werden, als das Interesse des Grundstaates es erfordert. Dem internationalen Verkehr dürfen nur die Beschränkungen auferlegt werden, die das Interesse des Grundstaates dringend erheischt ».

III.

L'aria territoriale.

III.

L'aria territoriale.

Si è preteso da molti di giustificare invece una subordinazione assoluta dello spazio aereo al suolo sottostante. E tanto tale regola si riteneva certa, che dall'analogia di questa, considerata come incontestabile, si traeva un argomento per suffragare la dimostrazione della stessa territorialità del mare (1).

L'affermazione era, per lo spazio aereo, assoluta tanto nei riguardi della proprietà, quanto in quelli della sovranità. E infatti, dato nei due rapporti il carattere di diritto reale e data l'analogia di manifestazione di tale diritto, pur nella diversità rispettiva e specifica del contenuto, ne deriva che, tanto per suffragare quella affermazione, quanto per combatterla, gli argomenti fondamentali possano essere attinti ad un tempo non solo dalla dottrina della sovranità territoriale, ma anche da quella della proprietà (2).

Da tutti coloro che, fino all'età moderna, hanno sostenuto l'assoluta

---

(1) SELDEN, *Mare clausum*, Lib. 1°, Cap. XXI°, pag. 168, (ediz. di Londra 1636): «Accedat id quod de fluxili horum (marium) natura, seu aquis semper in alveo mutantibus dici solet, ex ipsa dominii et possessionis ratione, heic non magis obstare, quam fluidam Aëris naturam dominio et possessioni Spatii fundo seu aedibus sursum contermino. Spatium illud plane velut alveus est aëri perpetuo fluitanti; cuius tamen civiliter dominus plane est qui fundum et aedes possidet..... Et obvium est eius esse Coelum seu Aërem, cuius est solum».

(2) V. GRASSO, *Principi di Diritto Internazionale*, Firenze, Barbera, 1889, pag. 51. DIENA, *Diritto Internazionale Pubblico*, pag. 237-241, Napoli, Pierro, 1908.

dipendenza dello spazio aereo dal suolo corrispondente, si invocava l'autorità del diritto romano per estendere la proprietà del fondo *usque ad sidera* e in ogni modo per estendere sempre allo spazio aereo la condizione giuridica del fondo corrispondente; ma tale dottrina del diritto comune, che non può ritenersi obiettivamente corretta perchè implicherebbe l'estensione della proprietà immobiliare allo ignoto ed all'indefinito cioè a quanto non può riconoscersi giuridicamente come *cosa*, è poi inesatta in linea di fatto anche in quanto la si riferisca alle fonti del diritto romano (1).

Anzi, secondo i testi, « coelum quod supra id solum intercedit liberum esse debet » (fr. 1, pr. D, 8, 2). E, come nota il Ferrini (2), l'impressione che fanno i testi è quella di limitare proprietà e possesso al *solum*, pur escludendo dallo spazio aereo sovrastante quelle immissioni dei terzi che possono turbare o diminuire il godimento del predio, secondo la misura massima della sua attuale possibile utilizzazione. Lo spazio aereo deve dunque considerarsi, secondo le fonti romane, come una *res omnium communis*, il cui *usus generale* deve essere limitato in vista dell'interesse delle proprietà attigue, così che queste sieno suscettibili della loro massima esplicazione. Non esiste dunque un diritto di proprietà dell'aria con limiti derivanti dall'uso comune e specialmente dall'innocuo passaggio di tutti, ma esiste piuttosto la libertà dell'aria, comune a tutti, con limiti recati a tale libertà ed uso comune di tutti, in favore della integrità dei fondi e dei territorii vicini e della piena esplicazione, rispetto a quelli, della

---

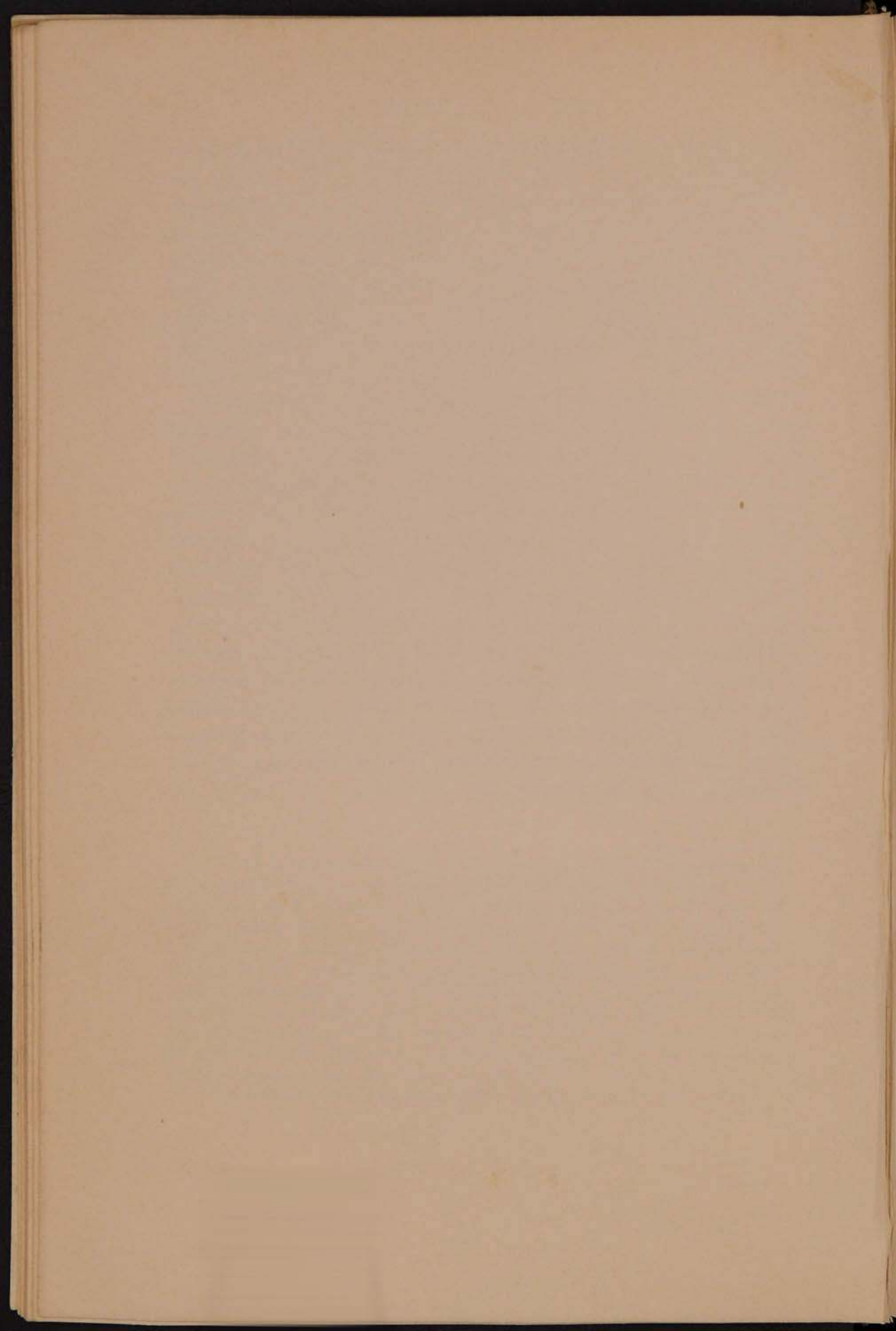
(1) Infatti nelle fonti del *Diritto Romano*, non abbiamo alcun passo, che in una maniera proprio esplicita, dichiari la proprietà dello spazio aereo. PAMPALONI, *Sulla condizione giuridica dello spazio aereo e del sottosuolo nel diritto romano e odierno*, « Arch. Giuridico », Vol. 48, Fasc. 1, 2, 3, pag. 35 e 53. E il Coviello: « Quel principio — usque ad cœlum — che nelle fonti romane non si trova nè esplicitamente, nè implicitamente enunciato, non poteva essere adottato dai Romani che avevano sempre di mira il pratico e il concreto e non avrebbero saputo concepire un diritto vago e indeterminato senza precisione alcuna, quale è quello dello spazio fino al cielo e del sottosuolo fino all'inferno », NICOLA COVIELLO, *Della superfice*, « Archivio Giuridico », Vol. 49. Fasc. 1-3 pag. 19.

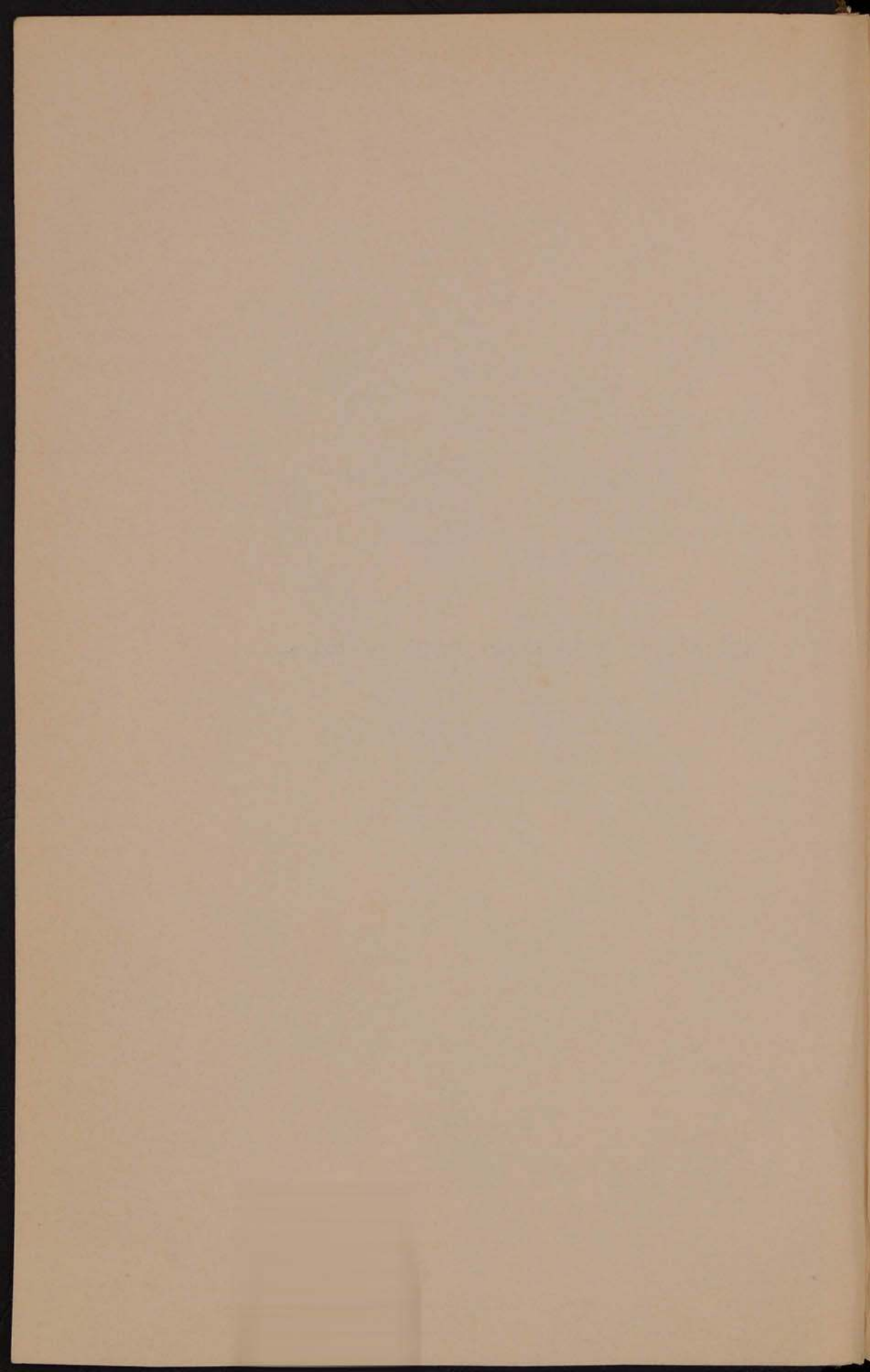
(2) *Pandette*, 217-218; pag. 268-269-270. Milano, Soc. ed. Libraria 1904.

attività giuridica di chi ha il diritto di disporne come proprietario o come sovrano.

Anche il Pampaloni (1) fa notare che, pur non ammettendo la esistenza di uno spazio territoriale, non sarebbe a credere che ciascuno possa servirsi liberamente dello spazio. Poichè l'uso della cosa comune, ha dei limiti, sopratutto nella coesistenza di altri individui che della cosa comune si vogliono servire. Sicchè può dirsi che « si ripetono per le *res communes* i principii che regolano i rapporti fra più condomini a riguardo della cosa comune. Come ha limiti la proprietà immobiliare per la contiguità di altra simile proprietà, così pure ed a maggior ragione, l'uso di una cosa comune, se è contigua ad una proprietà immobiliare. Il diritto romano, che originariamente non ammetteva la proprietà dello spazio, ha però imposto limiti, inspirati dalla tutela della proprietà, all'uso dello spazio, analoghi a quelli che, pur ammettendo il carattere di *res communis* nel mare, inspirava il principio che il proprietario di un fondo contiguo al mare potesse impedire davanti al medesimo l'esercizio della pesca. Da ciò derivava una regola che sembra tuttora obiettivamente la migliore circa la condizione dello spazio, tanto nei rapporti del diritto interno, quanto in quelli del diritto internazionale: che, anche esclusa la proprietà dello spazio aereo, resta pure escluso del pari ogni disponibilità dello spazio per parte dei terzi fino al punto a cui per un utilizzamento qualsiasi del fondo, può arrivare il proprietario coi mezzi attuali dell'arte e della industria » (2).

(1) *Loc. cit.*, pag. 55.
(2) Pampaloni, *loc. cit.*, pag. 56.

IV.

Lo spazio e le leggi civili moderne.

IV.

Lo spazio e le leggi civili moderne.

Il mutamento delle leggi e della giurisprudenza moderna (1) nel loro passaggio dal concetto assoluto di dominio esclusivo corrispondente alla errata interpretazione della dottrina romana, al concetto di comunità e di libertà relative, corrispondente al valore delle fonti romane rettamente interpretate, apparisce evidente, sia dal confronto delle più recenti colle meno recenti fra quelle legislazioni, sia dal contrasto esistente nel territorio delle meno recenti fra le disposizioni della legge generale e quelle delle leggi speciali successive ed i responsi della giurisprudenza.

La formula delle leggi meno recenti è inspirata dalla vecchia dottrina secondo la quale il diritto esclusivo sullo spazio aereo compete al proprietario del suolo corrispondente in modo illimitato, come in modo illimitato gli compete sul sottosuolo. La tecnica moderna però, come ben dice il Meili, ha indotto a considerare come una idea romantica quella di chi vorrebbe che il proprietario estendesse i suoi diritti reali o di pertinenza, ad una altezza, o ad una profondità nelle quali pur gli manchi ogni ragionevole interesse a reclamarli ed a farli valere (2).

Così avvenne che la rigida conseguenza dell'assoluto concetto della

(1) V. per lo sviluppo delle dottrine moderne, Zitelmann, *Luftschiffahrtrecht*, nella « Zeitschrift für internationales privat- und öffentliches Recht », XIX, 1909, pag. 461-5.

(2) Meili, *Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht*, Zürich, Orell Füssli, 1908, pag. 25-26.

proprietà, fosse gradatamente abbandonata. E, ben a ragione, piuttosto che alla resipiscenza spontanea del ragionamento giuridico, il Meili attribuisce ai progressi della tecnica il merito principale di avere ispirato quel ragionamento, così da determinare il ritorno recente della dottrina e del diritto positivo a più retti principii (1). Poichè questi potevano impunemente abbandonarsi, finchè, affermato un assoluto e illimitato diritto sullo spazio aereo, mancava poi al proprietario, ogni ragione di interesse ed ogni materiale possibilità di farlo valere oltre lo strato immediatamente contiguo alla sua proprietà, e mancava del pari ad altri ogni ragione ed ogni interesse a contestarlo. Così mentre la grande navigazione oceanica era o impossibile o rara, avea potuto affermarsi quella dottrina della sovranità del mare che non riusciva poi a resistere ai progressi della tecnica navale ed all'universale sviluppo della grande navigazione transoceanica.

Il vecchio principio circa la territorialità dello spazio aereo, era affermato dal Codice Napoleone disponendo (art. 552): « La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous ; le propriétaire peut faire au dessus toutes les plantations et constructions qu'il juge à propos, sauf les exceptions établies au titre des servitudes ». Nè è inutile notare che il legislatore dimostrava così la effettiva portata della affermazione, formalmente così assoluta, del diritto sul soprasuolo. Allo stesso principio informavansi il Codice austriaco (§ 297) dichiarando pertinente alle cose immobili « tutto il raggio d'aria perpendicolare al fondo », e, il Codice di Zurigo (art. 135), disponendo che « il diritto di proprietà di un immobile si estende non solo alla superficie del suolo, ma anche al di sopra e al disotto ». A questi, e particolarmente al Codice Napoleone, uniformavasi il Codice italiano che divideva le disposizioni dell'art. 552 del Codice francese in quelle degli art. 440 e 447 del proprio testo. Il primo dispone che « chi ha la proprietà del suolo ha pur quella dello spazio sovrastante e di tutto ciò che si trova sopra e sotto la superficie », il secondo specifica ed esemplifica le facoltà del proprietario sul suolo rispettivo.

---

(1) MEILI, *I problemi giuridici della aviazione*, « Rivista delle comunicazioni », febbraio 1910, pag. 109-110.

Il Codice civile dei Grigioni, del 1863, cominciava a riconoscere nella medesima disposizione (§ 185) il diritto del proprietario insieme col criterio dei suoi limiti, desunto dalle condizioni di esplicazione del suo diritto (1).

Ma il retto concetto del diritto e dei suoi limiti trova la migliore formula di esplicazione, nelle nuove codificazioni germanica e svizzera. La prima (§ 906) dopo aver affermato in genere il diritto del proprietario sul soprasuolo e sul sottosuolo, aggiunge un criterio di limitazione negativo ammettendo una distanza oltre la quale il proprietario non possa più opporsi alla esplicazione della attività giuridica altrui, non avendo interesse ad escluderla (2).

La seconda (art. 667) esplica in modo positivo, colla massima brevità di forma e molto felicemente, il medesimo concetto, disponendo: « la proprietà del fondo si estende superiormente nello spazio ed inferiormente nella terra, fin dove esiste per il proprietario un interesse ad esercitarla ».

Coi progressi della tecnica e coll'incessante sviluppo di nuove utilità generali e di nuovi interessi dei terzi, son venute riducendosi, per via di disposizioni speciali, nell'orbita di questa formula relativa (3), anche le leggi civili inspirate, nelle loro disposizioni generali, all'affermazione più assoluta delle conseguenze positive e negative del diritto di proprietà. Così in Italia, dove la legge 7 giugno 1894, n. 232 dispone (art. 1) che: « ogni proprietario è tenuto a dar passaggio per i suoi fondi alle condutture elettriche sospese o sotterranee che vogliano

---

(1) « Bei Grundstücken erstreckt sich das Eigentum auf dem Luftraum und auf dem Boden unter demselben, soweit jener und dieser dem Eigentümer nutzbringend sein können ».

(2) « Das Recht des Eigenthümers eines Grundstücks erstreckt sich auf den Raum über die Oberfläche und auf den Erdkörper unter der Oberfläche. Der Eigenthümer kann jedoch Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe oder Tiefe vorgenommen werden, dass er an der Ausschliessung kein Interesse hat ».

(3) v. M. D'Amelio, *Sul regolamento giuridico della navigazione aerea*, « Rivista di diritto pubblico e della pubblica amministrazione », 1909 pag. 502-514.

eseguirsi da chi abbia permanentemente od anche solo temporaneamente, il diritto di servirsene per usi industriali », togliendo così al proprietario la facoltà del divieto, e riservandogli soltanto (art. 6, 7) il diritto ad una indennità corrispondente alla diminuzione direttamente derivante al valore del suolo. Così l'interesse, attualmente possibile, è anche sotto l'impero del Codice nostro, il limite vero della proprietà sul sottosuolo e sullo spazio aereo (1).

In Francia si ebbero molto prima manifestazioni anche esagerate in questo senso, da parte della giurisprudenza. Una sentenza della Corte d'Appello di Agen del 22 novembre 1861 decideva, nei rapporti del sottosuolo, che un tunnel, forato sotto un vigneto, non determini obbligo di indennità quando il proprietario non ne risulti privato di alcuna parte dei suoi immobili. Quanto allo spazio aereo, una Sentenza della Corte di Appello di Douai dell'11 febbraio 1880 riconosceva il diritto del proprietario del fondo sottoposto sullo spazio, « comme sur un accessoire du sol » (2) e un'altra sentenza della stessa Corte dell'8 giugno 1887 riconosceva il diritto del proprietario sullo spazio corrispondente al suo fondo « dans la limite où il est utilisable » (3).

Tale vigente stato di diritto corrisponde ad un concetto la cui autorità si estende dal campo del diritto privato e di quello pubblico interno anche a quello del diritto internazionale (4).

---

(1) Coviello, l. c. pag. 28.

(2) V. Ch. Julliot, *De la propriété du Domaine aérien* nella « Revue des Idées » del 5 dicembre 1908 sulla esplicazione generale e sulla critica di tale concetto nel diritto francese e *De l'abus du droit dans ses applications à la locomotion aérienne*. Ibid. 15 agosto 1910.

(3) V. contro Cour d'Amiens 19 février 1896 .....« le droit de propriété s'étendant aussi bien au-dessus du sol qu'à sa surface ». V. « Rev. jurid. Int. de la locom. aér. » febbraio 1910 pag. 48-51, e marzo 1910, pag. 84,5. Trib. civ. di Bordeaux 27 novembre 1908. Interpretazione restrittiva dell'art. 12 della legge francese del 15 giugno 1906, sulle trasmissioni di energia elettrica. V. anche Polacco, *Della indennità per appoggio di condutture elettriche a facciate di case*. Estr. dalla *Legge*, anno XLIV n° 23 e anno XLV n° 1.

(4) V. pag. 5 e 6, e De Valles, *L'espace aérien et sa domanialité* Rev. cit. luglio-agosto 1910, pag. 197-208, e D'Amelio, l. c. pag. 506.

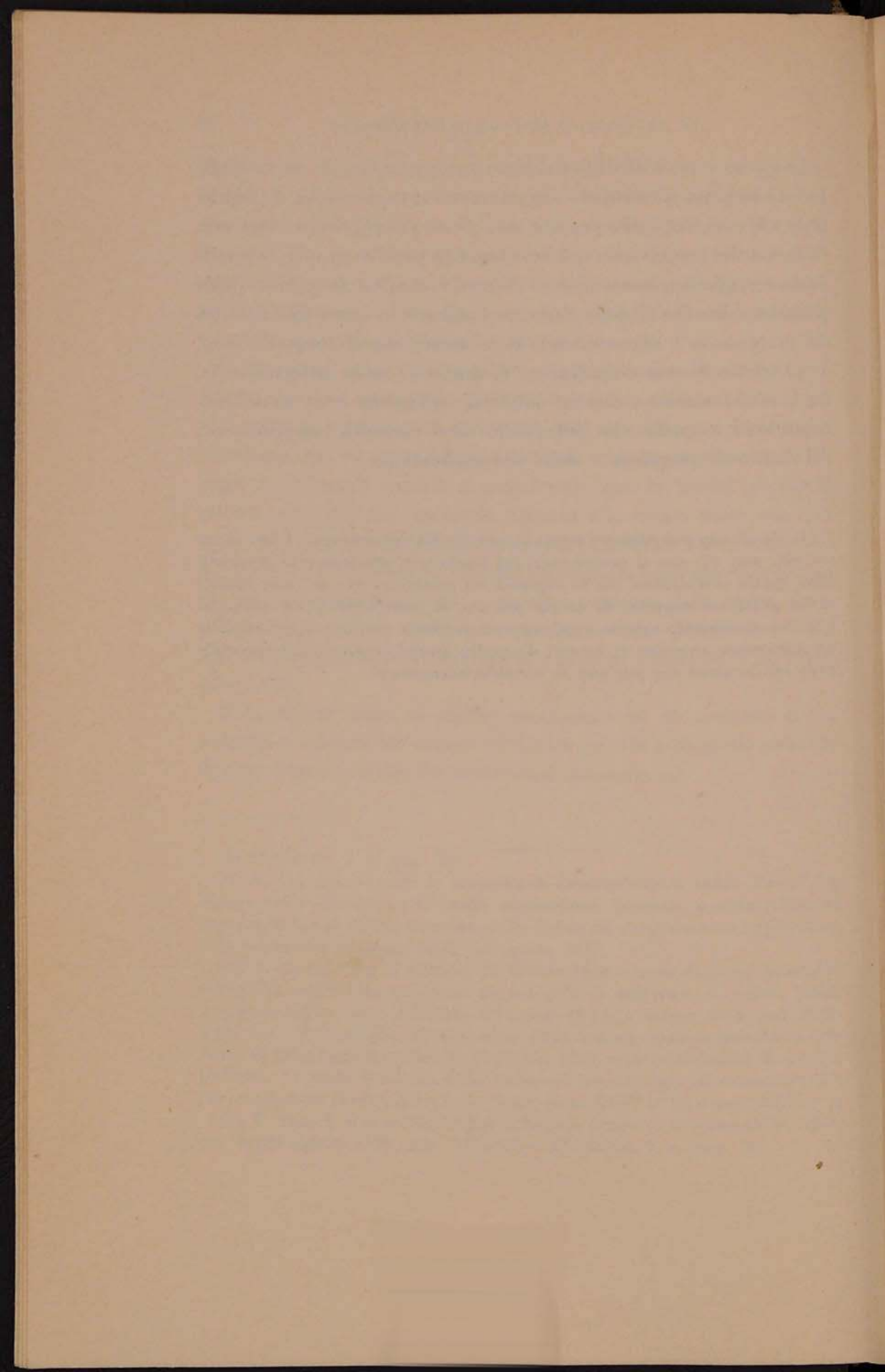
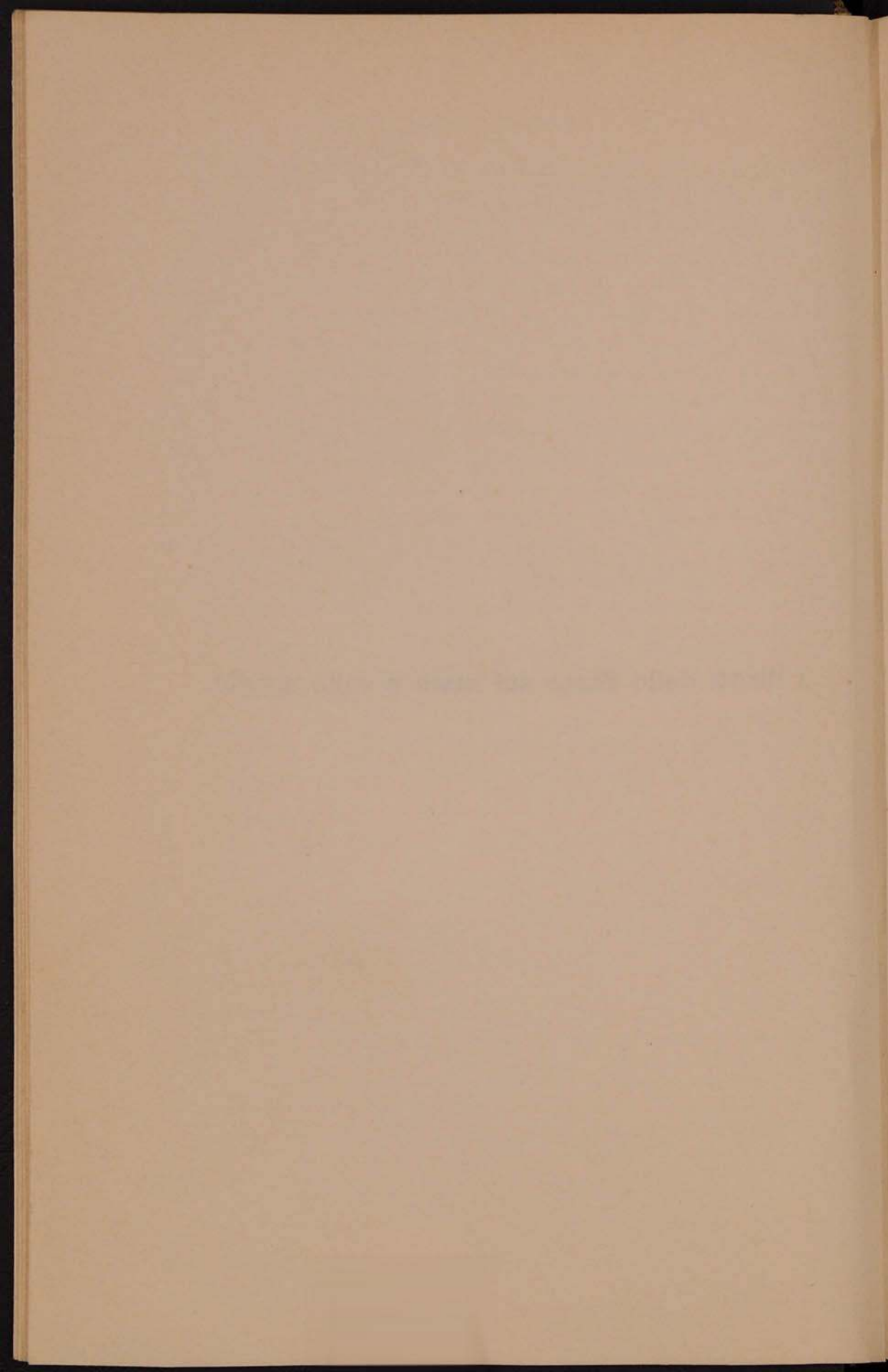
Lo spazio aereo è distinto dal suolo sottoposto per ciò: che su quello è meno assoluto ed esclusivo che su questo il rapporto fra il proprietario e la cosa. Sul fondo persiste, con più rare e più tenue eccezioni, l'autorità del proprietario nel suo elemento positivo in quanto quello debba e voglia disporne e nel suo elemento negativo in quanto quello possa impedire che altri ne disponga. Sullo spazio aereo tale autorità del proprietario è riconosciuta e fatta valere non in modo assoluto, e per effetto di una assimilazione di quello al suolo sottostante (1), ma in modo relativo e cioè nei limiti di estensione e di modo corrispondenti a quelle che potrebbero dirsi necessità complementari del diritto di proprietà e della sua esplicazione.

---

(1) Perciò non può ritenersi esatta la formula del Gesterding (v. PAMPALONI *loc. cit.*, pag. 37) che al proprietario del fondo non attribuisce la proprietà dello spazio sovrastante, ma la *Signoria* sul medesimo *fino al Cielo*. Infatti in tal guisa nei rapporti di diritto privato, si sostituirebbe un concetto vago ad un concetto preciso e nei rapporti di diritto pubblico si presterebbe un argomento appunto ai fautori di quella assoluta sovranità territoriale sullo spazio aereo che pur non si vorrebbe ammettere.

V.

I diritti dello Stato sul mare e sullo spazio.

V.

I diritti dello Stato sul mare e sullo spazio.

Gli stessi concetti valgono a giustificare l'esistenza e i limiti dei diritti dello Stato sul rispettivo spazio aereo ed a dimostrare in quanto questo possa e debba essere considerato come una integrazione del territorio e in quanto i diritti dello Stato su quello debbano ritenersi un complemento della sovranità territoriale. Come la proprietà di un fondo, così la sovranità di un territorio, sarebbe, a dir così, mutilata quando non importasse, se pur non qualche esclusiva facoltà di agire, almeno qualche possibilità di inibizione dell'attività altrui sullo spazio aereo rispettivo.

In un certo senso si può dunque parlare, nel campo dei rapporti internazionali, di *aria territoriale*, o di *spazio aereo territoriale*; ma tale denominazione non può considerarsi giuridicamente equipollente a quella di *territorio*, e nemmeno a quella di *mare territoriale*. Il Boecking (1) già riteneva che il potere spettante al proprietario di un immobile, di disporre e di impedire che altri disponga dello spazio sovrastante, non sia pertinente al contenuto della proprietà immobiliare, ma bensì ad una particolarità dell'esercizio del diritto di proprietà, determinato dalla natura speciale dell'oggetto. E il Weremberg (2) giudica lo spazio una *res communis omnium*, salvo che, fino ad un certo limite, si presume occupato dal proprietario del

---

(1) *Pandekten*, pag. 134, citato dal Pampaloni, *loc. cit.*, pag. 39.

(2) Weremberg, *Ueber die Collision der Rechte*. v. Pampaloni, pag. 37-39-41.

fondo rispettivo. Ma la proprietà di questo, importa, come una conseguenza, la occupazione dello spazio fino ad una certa altezza, che varia a seconda della forma di godimento del fondo di cui si tratta. « E siccome la forma di godimento di un dato fondo è variabile, così si intenderà in massima occupato, col fondo, quel tanto di spazio di cui il fondo ha bisogno per una *regolare* e *normale* maniera di godimento ». Da ciò deriva che una mutazione nel modo di godimento di un fondo, importi secondo il Weremberg un acquisto o perdita di proprietà. E con questa combinano l'opinione del Gianturco (1), secondo il quale « il proprietario del suolo è del pari proprietario dell'aria soprastante fin dove è possibile esercitare utilmente la propria attività » ; e l'opinione dell'Arndts (2) che estende il potere nello spazio « fin dove è possibile per natura farvi valere la signoria di un solo, e sempre che vi abbia una utilità pratica qualsiasi pel godimento del fondo ». Tali ragioni e tali giustificazioni, valide nei rapporti del diritto privato e della proprietà, a più forte ragione possono invocarsi a proposito del diritto pubblico e della sovranità.

Della esistenza di *un mare territoriale* e di *un coelum* territoriale, è dunque identica la giustificazione giuridica generica. Lo spazio aereo non ripugna al concetto giuridico *di cosa,* poichè costituisce una unità distinta, che ha per l'uomo valore di utilità ; e, per la sua qualità fisica e per la forma e il modo della sua utilità, deve considerarsi come una *res communis omnium.* Ma le stesse ragioni per le quali la porzione del mare adiacente al territorio dei singoli Stati, è considerata soggetta alla loro sovranità, valgono a far ammettere la possibilità di uno *spazio territoriale* che sia, tanto nei rispetti della proprietà, quanto in quelli della giurisdizione, nella condizione giuridica del territorio sottostante.

Ma se è identica la giustificazione giuridica generica, non è nè può essere identico il risultato giuridico specifico derivante dalla applicazione delle medesime ragioni ai rispettivi rapporti del territorio

---

(1) GIANTURCO, *Istituzioni di diritto civile,* pag. 6, 102, 103. Firenze VIII ediz. Barbèra 1908.

(2) ARNDTS SERAFINI, *Pandette,* pag. 130.

col mare adiacente e collo spazio sovrastante. Da tali rapporti specificamente diversi deriva che, pur ammettendo nei due casi un concetto di territorialità, ne debba essere nei due casi rispettivamente diversa la proporzione del contenuto; cioè la somma delle facoltà e delle inibizioni che devono competere allo Stato sul *mare* e sul *coelum* territoriale, e il modo di manifestarsi in questo e in quello delle une e delle altre e la varietà topografica nella loro manifestazione. Si potrebbe affermare che l'elemento differenziale del *mare* dal *coelum* territoriale, sta in ciò: che nel primo, per la dipendenza politica, economica, legislativa e sociale dal territorio vicino, si ha una vera sovranità dello Stato limitata soltanto da talune facoltà di uso intermittente e di passaggio, riservate agli altri Stati e alle loro navi, mentre rispetto al secondo, la libertà di usufruire resta la regola a favore di tutti e i limiti ne derivano dalle esigenze della tutela del territorio sottostante, e da quanto richiede la difesa della integrità e della sicurezza dello Stato; sicchè il concetto fondamentale rispetto all'uno, è a vicenda il concetto-limite rispetto all'altro.

L'applicazione di tale criterio, ammettendo una grande varietà di affermazioni del diritto esclusivo irradiantesi dal suolo ed una grande diversità di distanze per la loro rispettiva giustificazione, corrisponde meglio, così alle esigenze del diritto di proprietà, come a quelle della sovranità territoriale. Rispetto al primo quella formula si concilia meglio di altre colla variabilità della misura dello spazio aereo che deve essere riservata al dominio del predio sottostante in rapporto colla variabilità dei bisogni e collo stato delle industrie. Rispetto alla sovranità, dalla stessa formula deriva la giustificazione, non della subordinazione di una certa misura invariabile e costante di spazio aereo considerata come una dipendenza del territorio, ma bensì la giustificazione della riserva, varia nello stesso momento e mutabile nel tempo, di tante facoltà e di tante inibizioni, esplicabili a tutte le altezze e perfino ad una altezza infinita, secondo la varietà dei bisogni della difesa e della sicurezza, combinate colle esigenze della utilità generale.

Invece della questione: se la proprietà e la sovranità dello spazio aereo possano estendersi a tutto lo spazio sovrastante o soltanto ad

una parte di quello, alla guisa di quanto avviene nel mare territoriale, è necessaria e decisiva, per effetto della peculiarità del rapporto fisico fra spazio e territorio, l'indagine se la proprietà e la sovranità possano importare sullo spazio o sopra uno strato di esso, una parte maggiore o minore di quella somma di diritti che dalla proprietà e rispettivamente dalla sovranità derivano rispetto sul suolo.

Il diritto del proprietario immobiliare e dello Stato sullo spazio, è giustificato dalla impossibilità di utilizzare il fondo e rispettivamente il territorio, prescindendo in tutto dallo spazio corrispondente. Il fondamento di tale diritto è la necessità derivante dalla natura stessa del suolo che non potrebbe offrire tutte le possibili utilità di cui è capace, senza il concorso delle forze naturali esistenti nello spazio aereo. I diritti su questo sono dunque una conseguenza del diritto di proprietà sul suolo e ad un tempo una condizione del suo pieno esercizio (1).

Tale giustificazione è stata data ripetutamente anche dal Meyer (2) secondo il quale l'incontestabile diritto di sovranità dello Stato sottostante è deliminato dai suoi interessi, come il diritto del proprietario di un fondo sullo spazio corrispondente sta in rapporto colla sua facoltà di servirsene.

Da tutto ciò deriva che il *coelum* territoriale esiste nel senso che talune facoltà esclusive di carattere positivo e negativo devono competere ai singoli Stati sul rispettivo spazio aereo, ma non nel senso che questo, in una certa zona, possa essere considerato esclusivamente come territorio o come una dipendenza del territorio. Chi volesse così delimitare, per analogia col *mare*, l'*aria territoriale*, vi attribuirebbe per certi rispetti una estensione eccessiva, mentre, per altri

---

(1) Coviello, l. c. pag. 15-17.

(2) Alex. Meyer, *Die Erschliessung des Luftraumes in ihren rechtlichen Folgen*. Frankfurt a. M., Knauer, 1909; *Quelques points du droit aérien*, « Revue jurid. int. de la locomotion aérienne », février 1910, pag. 38,9; e « Journal de droit international privé », 1909, pag. 681-688; pag. 684: Ainsi croyons-nous que l'on ne peut accorder à l'Etat une souveraineté absolue, mais bien la souveraineté indispensable à la défense de ses intérêts. Ma poi erra assimilando lo spazio alle acque territoriali.

rispetti, specialmente per quelli della difesa del territorio, darebbe una tutela insufficiente a tale difesa e a quella sicurezza per la quale non può esistere presidio diverso da quello derivante da una inibizione elevantesi nello spazio, rispetto a tutto quanto possa comprometterla, *usque ad sidera*.

In ciò peccano tutti gli scrittori che, avendo interpretato il concetto di aria territoriale come equipollente a quello di mare territoriale, hanno voluto attribuire, a quella come a questo, una costante ed uniforme profondità chilometrica. Così il Rivier (1) : « Il existe un territoire aérien..... C'est la colonne perpendiculaire d'air qui couvre et domine le territoire de terre et d'eau. Faut-il la limiter en hauteur? Si l'on repondait affirmativement, ce que je crois actuellement encore superflu, il y aurait lieu de suivre l'analogie..... du territoire maritime et de fixer la limite à portée de tir, c'est-à-dire, semble-t-il, d'un coud de fusil ». E lo Holtzendorff (2) : « Zum Landgebiete wird auch, nach Analogie der Grundrechtsverhältnisse, der darüber befindliche Luftraum als Pertinenz zu rechnen sein... Bei der Bemessung der durch den Luftraum zu ziehenden Herrschaftsgränze, bietet sich kein anderes Prinzip als die Analogie der Seelinie in der Küstengewässern, mit der Modification jedoch, dass in der Bewegung befindliche Ballons praktisch höchstens für Handfeuerwaffen erreichbar sein dürften, denn von verticaler kanonen schussweite kann keine Rede sein..... Den thatsächlichen Verhältnissen entsprechend dürfte es sein, wenn man sich für Friedenszeiten verständigte, den Luftraum bis zü einer Gränze von Tausend Metern, und zwar von den höchsten Erhebungen des Bodens ausgerechnet, als Herrschaftspertinenz anzuerkennen (3) ».

Fra i fautori delle sovranità territoriale son però molto più logici e corrispondono meglio alle necessità pratiche del diritto positivo, quelli che ammettono l'espandersi delle sovranità senza limiti di altezza. Così il ZITELMANN : « Möglich ist nur die vertikale Tei-

---

(1) RIVIER, *Droit des gens*, Paris, Rousseau, 1896, vol. 1°, pag. 140-41.
(2) HOLTZENDORFF, *Handbuch des Völkerrechtes*, vol. 2°, pag. 230.
(3) V. D'AMELIO, l. c., pag. 507,8.

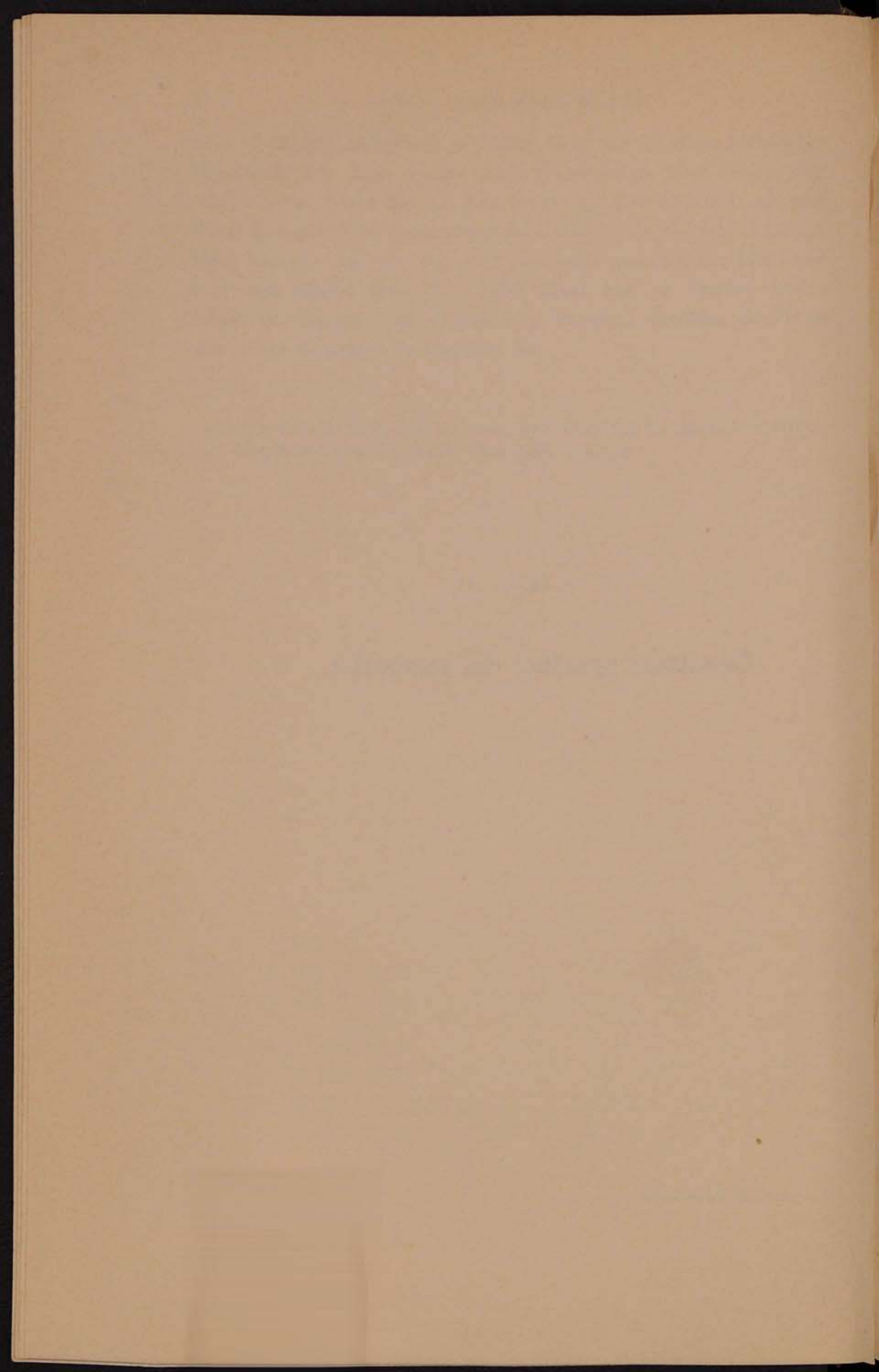
lung, d. h. das Luftgebiet ist völlig unter der gleichen rechtlichen Herrschaft wie dans Land- oder Wassergebiet über dem es sich erhebt. Jeder Staat hat an dem Luftraum über seinem Lande oder Wassergebiet volkommene staatliche Hoheit bis in jede beliebige Höhe hinauf; frei ist die Luft nur über staatslosem Land und über dem offenen Meer (1)... Jeder Staat hat in Frieden wie in Krieg die Rechte und Pflichten in seinem Luftgebiet, gerade so wie er sie in seinem Landgebiet hat».

---

(1) Zitelmann, *Luftschiffahrtsrecht*, «Zeitschrift für internationales privat- und öffentliches Recht», XIX, 1909, pag. 474-478.

VI.

Caratteri specifici del rapporto.

VI.

Caratteri specifici del rapporto.

L'indagine più accurata dei rapporti fra il suolo e lo spazio corrispondente, dimostra invece che questa unica ed uniforme misura di dipendenza non corrisponde alle necessità della tutela giuridica, nè nei rapporti del diritto privato, nè in quelli del diritto internazionale. Il von Bar, nelle sue comunicazioni all'Istituto di Diritto Internazionale nella sessione di Parigi del 1910, preferiva alla dottrina dianzi favorita della libertà dello spazio, quella della sua territorialità, ma non credeva, d'accordo in ciò col Westlake, applicabili a quella territorialità le regole di delimitazione e di potere, vigenti per il mare territoriale, concludendo col ritenere che « l'idée de la détermination d'une zone pour la navigation libre, doit être abandonnée » (1).

Le ragioni del diritto privato, come quelle del diritto internazionale, richiedono non già la riserva del dominio territoriale esclusivo ad una sola altezza, ma varie riserve a diverse altezze, a complemento dei diritti esistenti sul suolo combinati colla utilità generale. Con tali concetti coincide la formula preferita dal Pampaloni (2), secondo il quale « la proprietà dello spazio si estende fin dove è richiesto dall'interesse del proprietario, in rapporto all'uso che è possibile farne nelle condizioni attuali dell'arte e dell'industria umana ». La quale formula si può applicare, con eguale forza e con pari evidenza di argomenti, alla sovranità ed ai rapporti di diritto internazionale, assumendo

---

(1) Von Bar, *Observations et projet sur le régime des aérostats*. Annuaire de l'Institut de Droit International, vol. 23, 1910, pag. 314.

(2) *Loc. cit.*, pag. 51-52.

come criterio, per così dire, di irradiazione della sovranità territoriale, il conveniente esercizio della sovranità del territorio sottostante (1).

E così nei rispetti della proprietà come in quelli della sovranità, non resta escluso che sia limitata, quanto al suo contenuto, quella parte di proprietà e di sovranità che sullo spazio pur si riconosce come sussistente. Che cioè, non soltanto nei riguardi dell'uso e come limite del diritto individuale, ma anche in quelli dell'ordinamento come espressione del diritto collettivo, prevalga per certi rispetti la sussistenza e la prevalenza del condominio. Così accade, diversamente da quanto avviene per il suolo e per le acque territoriali, non solo che la proprietà e la sovranità del territorio si estendano a quella parte soltanto dello spazio sovrastante che, nelle condizioni specifiche attuali del fondo o del territorio sieno indispensabili al godimento dell'uno ed al governo e al godimento dell'altro, ma bensì che, anche in queste orbite di irradiazione, la disponibilità e il diritto di regolamento singolare, sussistano insieme colla disponibilità e col diritto di regolamento collettivo, non già nei rapporti rispettivi di diritto e di limite, ma nel rapporto di facoltà l'una dall'altra indipendenti, coesistenti sulla medesima cosa e necessariamente coordinabili, rispetto a quella, dal diritto positivo.

A tale soluzione si avvicina il Meili trattando di proposito della navigazione aerea nel diritto interno e in quello internazionale (2): « L'interesse meritevole di tutela, egli scrive, non può essere delimitato mercè d'una formula universalmente imperativa, e secondo una zona d'aria delimitata; ma in ogni modo non si estende tanto oltre che il proprietario non debba concedere un diritto di uso o di passaggio sullo spazio aereo se non dopo una espropriazione (3) ».

---

(1) Pampaloni, *loc cit.*, pag. 57-58.

(2) Meili, *Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht*, Zürich, Orell Füssli, 1908, pag. 27.

(3) In questo senso ha deliberato nel maggio 1910 la Commissione legale dell'aereo-club di Francia, a proposito di una controversia fra il Clement, costruttore dell'areostato Clement-Bayard e i proprietari di certi fondi adiacenti alle sue officine, che avevano erette superstrutture imbarazzanti le evoluzioni del Clement-Bayard N. 2. La Commissione riteneva in genere che l'art. 522 del Cod. Civ. non potesse mai interpretarsi nel senso di giusti-

« All'altezza alla quale passano le aereonavi, il proprietario non ha alcun interesse e quindi non vi è necessità di riservargli alcun diritto (1). È vero però che sullo spazio aereo, nel quale fa difetto ogni interesse e non può invocarsi alcun diritto esclusivo dei privati, resta un interesse e un corrispondente diritto dello Stato..... che deve estendersi quanto lo esigono le necessità della sua conservazione. Tale interesse dello Stato va più in là che quello dei privati, poichè diversa è la situazione giuridica rispettiva; (weil er eben eine andere Stellung einnimmt); e si riferisce alle misure sanitarie, agli interessi doganali, ed alle esigenze della difesa ». E qui il Meili, in rapporto colla varia indole e la diversa òrbita delle singole necessità, dopo essersi domandato : « quanto oltre va tale interesse ? », nega che sia possibile una determinazione precisa mediante la delimitazione di una zona di aria esposta in cifre, come hanno voluto fare il Rolland che si accontenterebbe di 330 metri e lo Holtzendorff che voleva spingersi fino ai 1000.

Il Meili esplica nel modo migliore la tesi sostenuta dal Meyer (2): che lo spazio aereo, superiore all'alto mare od a territori senza padrone,

---

ficare superstrutture che non corrispondessero all'esercizio normale di un diritto, ma fossero evidentemente atti vessatorii diretti a impedire o rendere pericolose le evoluzioni degli aeronauti. Nel caso specifico però, siccome le superstrutture non erano tali da impedire i voli, ma potevano piuttosto considerarsi come equivalenti ad una siepe, la Commissione, pur invocando una riforma della legge civile in tale argomento, non riteneva consigliabile un'azione contro quei proprietari. Rev. juridique internationale de la locomotion aérienne, Juin 1910, pag. 195,1. v. analisi del caso e del voto e critica del diritto vigente in Julliot, *De l'abus du droit dans ses applications à la locomotion aérienne* «Rev. des Idées », 15 ag. 1910 spec. pag. 89-94 e 92 n° 2.

(1) S. E. Baldwin, *The law of the air ship*, « American Journal of international law », January 1910, pag. 97 e 100: Perhaps we may go farther and say that he has no legal right at all over the air above his land, except, so far as its occupation by others could be of injury to his estate..... The natural conclusion would seem to be that the government can permit this new use of the air, under such restrictions as are required in the public interest, without invading the rights of landowners, except in case of actual and substantial damage done.

(2) A. Meyer. *Die Erschliessung des Luftraumes in ihren rechtlichen Folgen*, Frankfurt a. M., Knauer, 1909.

debba essere libero, e che lo spazio aereo superiore al territorio di uno Stato sia in tutta la sua altezza sottoposto alla sovranità *limitata* di questo Stato. Tale limite deve determinarsi, secondo il Meili, non solo come il costante risultamento del contrasto fra le normali necessità e facoltà del proprietario e rispettivamente dello Stato e le normali esigenze dei terzi e della società, ma bensì secondo una specifica estimazione di tutte le circostanze; e pure riconoscendo che la navigazione aerea presenta peculiari pericoli, derivanti dalla azione delle aeronavi viaggianti sopra il territorio, il Meili ritiene giustificata contro questi pericoli una particolare tutela, ma non ravvisa in questa il carattere di un interesse illimitato dello Stato, dal quale debba derivare un diritto territoriale assoluto che praticamente renda perfino impossibile l'esercizio della navigazione aerea. « Gli altri Stati hanno infatti eguali diritti sull'uso dell'indivisibile spazio aereo: e questo fatto d'ordine internazionale non può non riflettersi sul contenuto del diritto pubblico interno relativo allo spazio aereo ». Si può dunque ritenere che eventualmente gli Stati abbiano l'obbligo di concedersi reciprocamente la servitù delle vie aeree (1).

Secondo il Meili pertanto (2) deve, sotto riserva dei diritti del proprietario e del diritto di conservazione dello Stato, dichiararsi libero a tutti lo spazio aereo, sul quale è naturale che tanto più si riducano al minimo necessario i diritti dei singoli Stati, quanto più sia per aumentare l'importanza dello spazio stesso per le comunicazioni mondiali, e quanto più si sviluppino le grandi imprese costituite per usufruirlo. A tali esigenze non corrisponde la misura d'altezza data dalla portata del cannone, che sarebbe eccessiva, nè quella identica alla profondità del mare territoriale che pur si estenderebbe molto oltre la zona utilizzata dalla navigazione aerea; nè, per le stesse ragioni potrebbe adottarsi come misura la portata della vista; nè l'altezza di 1500 metri già proposta dal Fauchille, che basterebbe sempre, se non ad impedire del tutto, a rendere assai difficile una navigazione che è costretta ad alzarsi poco per poter meglio dominare le correnti.

---

(1) Meili, *Loc. cit.*, pag. 28.
(2) *Loc. cit.*, pag. 42-52.

Il principio più giusto e praticamente più conforme alle necessità delle cose, fu adottato dall'Istituto di Diritto Internazionale nella sessione di Gand del 1906 col 1° articolo del Regolamento per il regime degli aerostati e della telegrafia senza fili : « L'air est libre. Les Etats n'ont sur lui, en temps de paix et en temps de guerre, que les droits nécessaires à leur conservation». Nè è esatto affermare (1) che, ammettendosi poi a favore dello Stato i diritti necessari alla sua conservazione, la sua sovranità resta implicitamente riconosciuta, e tutto si riduce ad una questione di denominazione (2), poichè nel caso del mare territoriale come in quello dello spazio aereo, il riconoscimento dei diritti sovrani dello Stato considerati come complementi della sua sovranità esistente sul territorio propriamente detto, non esclude, anzi esige, nei due casi, una diversità specifica di contenuto, determinata dagli elementi di esistenza, di sovranità e di difesa che rispettivamente trattasi di tutelare (3).

Infatti, secondo le proposte del Fauchille, adottate dall'Istituto di Diritto Internazionale, non esiste un riconoscimento non specificato di sovranità territoriale, e resta pertanto esclusa la facoltà di uno Stato di legiferare in modo assoluto sullo spazio aereo e di eliminarne del tutto gli altri Stati. Per tutto ciò che si connette colla esplicazione integrale e colla tutela della sovranità territoriale, in quanto questa si esplica e deve esplicarsi nel territorio propriamente detto, lo Stato al quale il territorio appartiene può comandare, inibire e legiferare anche nello spazio aereo sovrastante. In quanto trascende quei limiti, lo Stato deve considerare tale spazio aereo, per tutti i proprii atti e per tutti gli atti altrui, come un *non territorio* (4). Ma siccome tanto

---

(1) V. pag. 5 e 6.

(2) DIENA, *Diritto Internazionale pubblico*, pag. 239.

(3) Vedi A. DE CASTRO Y CASALEIZ, *Les progrès de la locomotion aérienne et le droit international*, « Bulletin Argentin de Droit International Privé », 1909, vol. 2°, N. 6, pag. 350. V. anche CASTELLI, *Il dominio dell'aria*, « Rivista Internazionale di Scienze Sociali e Discipline Ausiliarie », luglio 1908, pag. 320,1.

(4) V. per un riassunto e una critica delle varie soluzioni proposte : JENNY LYCKLAMA, *La souveraineté aérienne*, « Rev. jurid. etc. », septembre 1910, pag. 229-251 e octobre pag. 264-284.

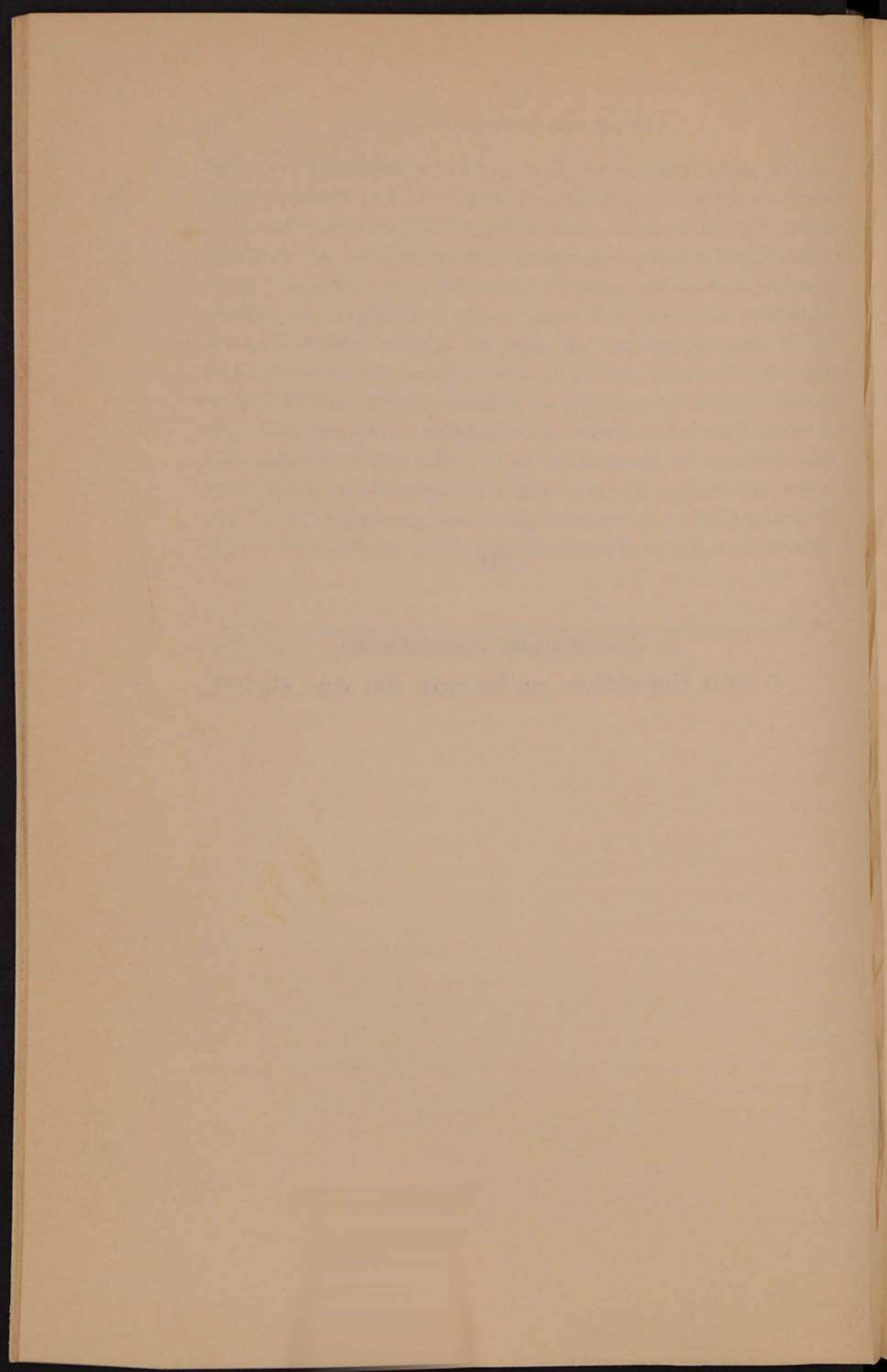
facile è la dimostrazione della bontà di questa formula, quanto è difficile la identità della sua specifica esplicazione da parte dei singoli Stati, così è certo che la locomozione aerea, dotata di una potenzialità internazionale, sarebbe occasione di un doppio ordine di inconvenienti, se gli Stati civili non si mettessero d'accordo per regolare uniformemente quelle esplicazioni e quei limiti della sovranità territoriale. Ne deriverebbero conflitti fra leggi che, pur con analogia di intenti, diversamente determinerebbero le une e gli altri. Ne conseguirebbero difficoltà insormontabili di far rispettare un divieto e di reprimere efficacemente una violazione. Da tuttociò scaturisce la conferma della necessità di provvedere ad un ordinamento internazionale così dei diritti degli Stati sullo spazio aereo come dei modi di farli valere, necessità dimostrata sopratutto dalle condizioni di fatto (1) nelle quali l'applicazione delle norme obbligatorie dovrebbe in ogni caso effettuarsi.

---

(1) Meili, *I problemi giuridici dell'aviazione*, « Rivista delle comunicazioni », febbraio 1910, pag. 116-118 e Baldwin, l. c., pag. 106.

VII.

Coordinata coesistenza
e non rispettiva esclusione dei due diritti.

VII.

Coordinata coesistenza e non rispettiva esclusione dei due diritti.

Due punti risultano infatti dimostrati da una indagine obbiettiva: allo spazio aereo non possono applicarsi le regole vigenti circa le cose immobili e circa il territorio, nei riguardi rispettivamente della proprietà e della sovranità; qualsiasi sistema di norme relative all'uso ed al regime dello spazio aereo, deve essere internazionale nelle deliberazioni ed uniforme nelle sanzioni destinate a farlo valere. (1) Trattasi infatti di un fenomeno nuovo e di un fenomeno cui manca qualche elemento essenziale di analogia coi fenomeni corrispondenti relativi all'uso del territorio propriamente detto ed a quello delle acque del mare. Allo spazio aereo potevano e dovevano bene applicarsi le regole relative al dominio del territorio sottostante, finchè l'accessibilità dello spazio, negli strati non dominabili colle costruzioni o dalle costruzioni, restava nella condizione di una mera ipotesi (2). Ma dopo le recenti promesse e vittorie della locomozione aerea, quella ipotesi vaga e praticamente senza effetto, è stata sostituita da una pratica

---

(1) V. Zitelmann, l. c., pag. 465,6.

(2) Anzi secondo il Coviello, l. c. pag. 20, il frammento di Pomponio: «in opere novo tam soli quam *cœli* mensura facienda est», autorizza a credere che i Romani considerassero limitato il diritto allo spazio. Ivi infatti si parla di una *mensura cœli*. Dunque non è più questo il *cielo* degli interpreti, il cielo astronomico od empireo, ma un cielo abbastanza limitato. «È giusto dunque pensare che, anche per Diritto Romano, la proprietà del sottosuolo e dello spazio aereo, fosse concepita come limitata: il che è conforme allo spirito di quel diritto ed agli stessi testi a noi pervenuti».

importanza di imminente probabilità, se non del tutto di attuale efficacia. Ed ora si deve pensare non più soltanto allo spazio aereo dominabile stabilmente colle costruzioni o dalle costruzioni, ma anche a quello attraversabile ad altezze molto maggiori cogli areostati.

Al primo modo di possibile dominio dello spazio, poteva corrispondere la necessità di far valere un concetto assolutamente positivo circa il dominio dei sottostanti ed assolutamente negativo circa il dominio dei terzi; e praticamente valeva per gli uni e per gli altri un concetto egualmente negativo, per quanto riferivasi agli strati superiori a quello immediatamente dominabile dai fondi e dalle costruzioni.

Al diverso modo attualmente possibile di uso dello spazio aereo, corrisponde la necessità di ammettere e di conciliare due concetti positivi, circa l'uso da parte di tutti come via di comunicazione, e circa l'irradiazione del dominio territoriale dei sottostanti, considerata come mezzo necessario di proteggere rispettivamente la proprietà e la sovranità territoriale (1).

Se lo spazio aereo, novellamente praticabile col mezzo degli areostati, stesse alla terra nello stesso rapporto del mare, si potrebbe distinguerlo, come si distingue questo, in libero e territoriale. Ma il diverso rapporto topografico della terra e dell'aria, in confronto di quello della terra e dell'acqua del mare, fa sì che mentre questo, ad una certa distanza dalla costa, deve ritenersi giuridicamente immune da ogni rapporto territoriale, quella non sia nè possa essere ad alcuna altezza sottratta a tale rapporto. E d'altronde l'astenersi dall'attraversare gli strati più vicini al suolo, riesce meno facile e di molto maggior pericolo ad un areostato che non riesca ad una nave l'allontanarsi dalle acque territoriali. Se pertanto il rapporto fra spazio e terra è così diverso dal rapporto fra terra ed acqua, è naturale che la praticabilità dello spazio renda necessari ordinamenti diversi da quelli inspirati ad una stretta analogia coll'uso delle acque territoriali, e che non sia concepibile nell'aria una frontiera orizzontale analoga alla linea normale alla costa che determina il mare territoriale.

---

(1) V. Laurentie, *Le domaine aérien*, « La Loi » 2 mai 1907 e « Journal de dr. int. pr. », Juin 1907, pag. 1004-1010.

Ma dall'interdipendenza esistente, a qualunque altezza, fra lo spazio ed il suolo sottostante, non si potrebbe dedurre l'assoluta territorialità di quello. Anzitutto il rapporto è diverso anche per ciò: che mentre l'acqua del mare è territoriale in quanto può essere dominata dalla costa, la territorialità dello spazio dipenderebbe piuttosto dal dominio che da quello si potrebbe esercitare sul territorio sottostante. Ma, comunque sia originato tale rapporto di territorialità, questa quando fosse assolutamente ammessa, sottoporrebbe l'accesso ed il passaggio nello spazio aereo, all'arbitrio di chi domina il territorio sottostante. Dal punto di vista giuridico si offenderebbero così quelle ragioni favorevoli all'uso comune che, per effetto della possibilità dell'uso di tutti senza danno di alcuno, possono invocarsi per lo spazio aereo come per il mare. Infatti lo spazio, se per il suo speciale rapporto topografico può dominare il territorio e non può essere sottratto pertanto completamente alla autorità del sottostante territorio, quanto alla suscettibilità di essere attraversato da tutti senza danno di alcuno, può paragonarsi al mare. Dal punto di vista sociologico, non è poi, in un tempo contraddistinto dal prevalere delle ragioni della società su quelle dei singoli tanto nel diritto interno, quanto in quello internazionale, che si può concepire un diritto così eccessivo riservato a chi domina un territorio, su tutto lo spazio corrispondente. Dal punto di vista pratico, infine, sarebbe ozioso il riconoscere un diritto che avrebbe, per effetto delle più evidenti difficoltà materiali, così poca probabilità di essere fatto valere.

D'altronde la dottrina opposta, quella della libertà assoluta dell'aria (1), distinguerebbe nettamente, anche dal punto di vista giuridico, i due elementi e farebbe corrispondere al suolo, interamente soggetto allo Stato, uno spazio interamente libero, considerando, rispetto all'aria ambiente, come frontiera tutta la superficie dello Stato. Non è chi non veda come una tale soluzione ferirebbe la sovranità dello Stato e la sua stessa esistenza. Può ben dire chi la difende (2)

(1) Porrone, *Estensione del concetto di zona di frontiera*, negli « Atti del primo Congresso Nazionale di locomozione aerea », Torino, 16-19 aprile 1910, Torino, S. T. E. N., 1910, pag. 119-120.

(2) *Loc. cit.*, pag. 120.

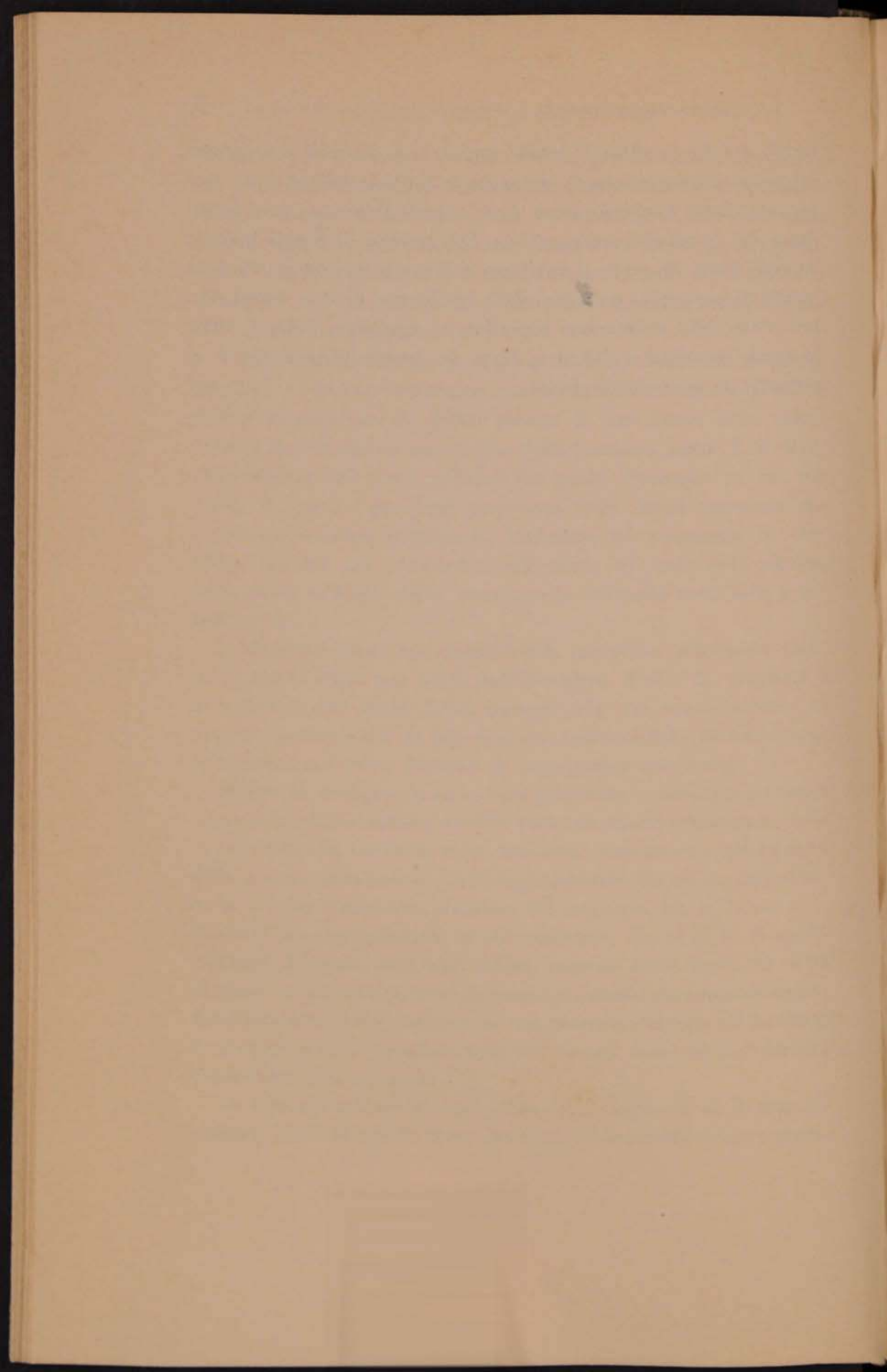
che lo Stato dovrebbe pensare a fornire i proprii difensori di ali potenti; ma è più facile pronunciare tale frase che non possa essere l'organizzare la difesa da quella frase invocata. Lo Stato, più minacciato dallo spazio sovrastante che non dal mare adiacente, sarebbe posto, rispetto a quello, molto più che non di fronte a questo, nella impossibilità di difendersi non solo, ma anche di integrare comunque la esplicazione della propria sovranità territoriale.

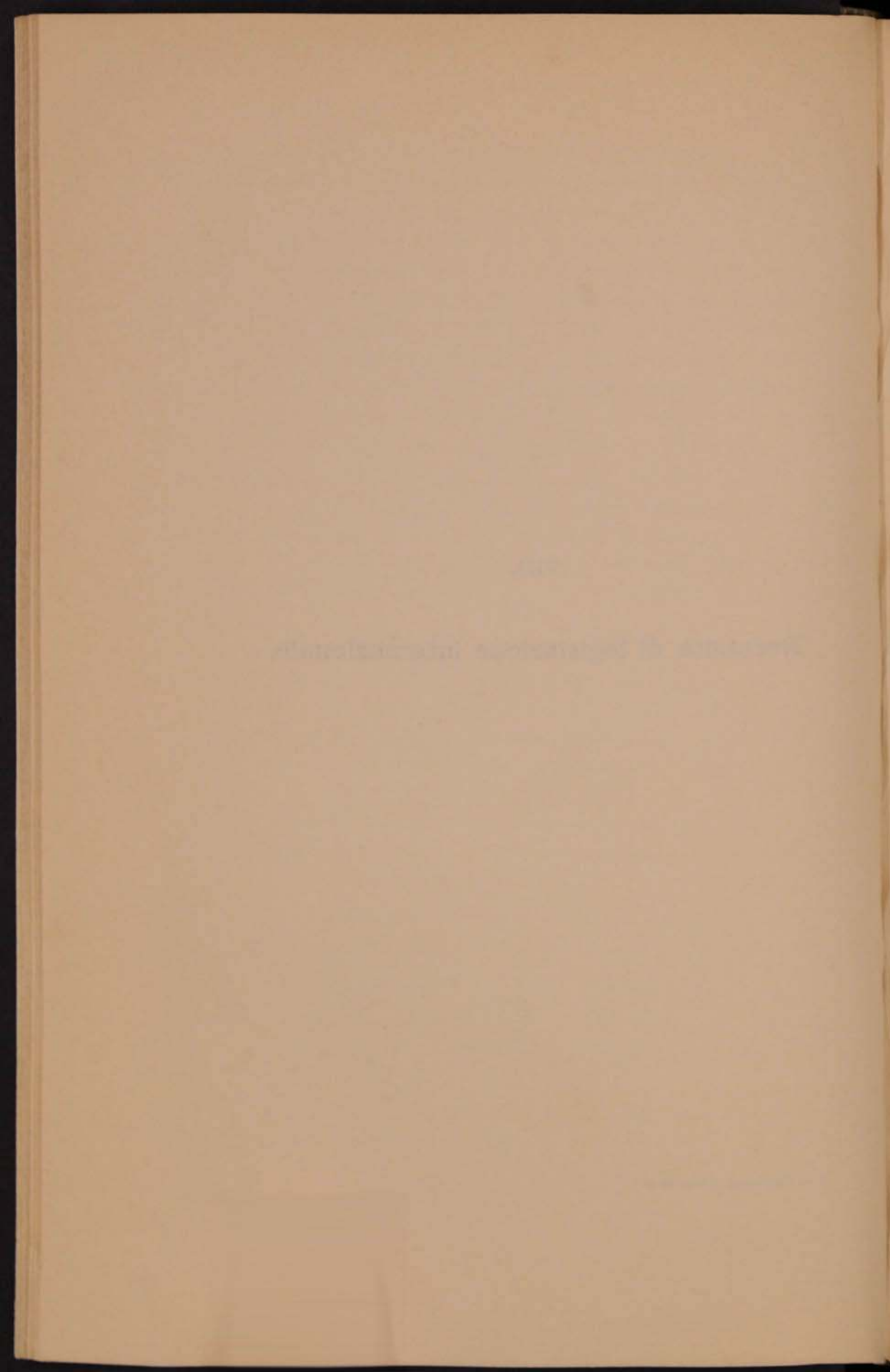
Perciò il governo russo proponeva che alla Conferenza di Parigi del 1910 o ad altra Conferenza futura, fosse sottoposta la questione della determinazione dei diritti sovrani di uno Stato sullo spazio aereo e della delimitazione esatta della frontiera aerea. E il Ministero italiano dei lavori pubblici (in parte d'accordo in ciò con quello di grazia e giustizia) proponeva nella stessa occasione che il governo francese invitasse la Conferenza ad esaminare, se convenga stabilire una zona territoriale aerea di una certa altezza, nella quale lo Stato possa esercitare la sovranità come nelle acque territoriali.

Il Ministero stesso nel prendere tale iniziativa, esprimeva l'opinione che lo Stato non abbia sull'atmosfera diritti di proprietà e di sovranità, ma bensì diritti inerenti alla sua conservazione; ed avrebbe preferito che da tale concetto fondamentale, ammesso come dimostrato, si fossero derivate le conseguenze necessarie.

Quando la navigazione aerea fosse progredita e diventata un mezzo normale di comunicazione, sarebbe certo necessario considerare tutta la superficie del territorio come frontiera, specialmente nei riguardi della dogana, della polizia e delle leggi sanitarie. Ma ciò non importerà, ed in ciò sta l'elemento peculiare del rapporto fra lo Stato e lo spazio aereo corrispondente al suo territorio, che al di là di quella frontiera doganale cessi ogni diritto sovrano dello Stato. Al di là di quella superficie e su tutto lo spazio sovrastante, persistono le ragioni di un condominio che risulta come una necessità dai rapporti fra Stato e territorio e che è peculiare nella sua essenza, come nei suoi termini è peculiare quel rapporto.

Nei riguardi dell'uso innocuo a fine di passaggio e di via di comunicazione, tutto lo spazio aereo interessa la generalità e deve consi-

derarsi comune a tutto il genere umano. Nei riguardi del minimo necessario di integrazione di sovranità e di difesa del territorio sottostante, tutto lo spazio aereo deve considerarsi come una dipendenza del territorio corrispondente. Non trattasi di libertà limitata da certi diritti riservati al territorio, o di sovranità limitata da certe servitù di passaggio, ma bensì della coesistenza di due diritti che, nell'orbita della esplicazione rispettiva, si estendono l'uno a tutto lo spazio mondiale e l'altro a tutto lo spazio corrispondente al territorio di ogni singolo Stato.

VIII.

Necessità di legislazione internazionale.

VIII.

Necessità di legislazione internazionale.

Sono diritti coesistenti sul medesimo oggetto, che abbisognano pertanto, per motivi giuridici non meno che per cause di ordine pratico, di un regolamento internazionale. Lo Stato, per effetto della interdipendenza esistente fra il suo territorio e lo spazio sovrastante, non può disinteressarsi dell'uso che si faccia, a qualsiasi altezza, di quello; poichè soltanto da certi divieti e da certe sorveglianze esercitatevi sulla locomozione aerea, dipende la possibilità della esplicazione e della tutela integrale della sua sovranità. La quale sarebbe offesa non solo, se, col gettito di materiale dall'areostato a qualunque altezza, si mettessero in pericolo nel territorio le vite umane o si danneggiassero le proprietà, ma anche se dall'alto si potesse senza limiti volgere uno sguardo indiscreto su quanto esiste od accade in ogni parte del territorio.

La generalità degli Stati e degli uomini ha, d'altronde, il diritto di considerare tutto lo spazio aereo del mondo, in ogni suo strato, come una unità indivisibile nel suo regime giuridico non meno di quanto è indivisibile nella sua essenza fisica e nella sua funzione di mezzo delle comunicazioni umane.

I diritti dei singoli Stati si estendono dunque, rispetto a certe facoltà ed a certi divieti, a tutto lo spazio rispettivo sovrastante, e i diritti della generalità, rispetto alla facoltà della locomozione, si estendono a tutto lo spazio mondiale. E poichè il diritto della generalità e il complesso dei diritti dei singoli Stati si estendono insieme a tutto quanto lo spazio, a quella guisa che due diversi gas possono espan-

dersi a tutto l'interno di un medesimo recipiente, il loro coordinamento, così che l'un diritto non offenda l'altro, non può concepirsi se non come l'effetto di una legislazione internazionale.

È la conclusione alla quale è arrivato anche il Fauchille. Egli infatti afferma che «si l'on veut arriver à une solution raisonnable, l'atmosphère doit être, en son entier, soumise à un régime unique» (1), e proclama il principio della libertà dell'aria, limitata dai diritti necessari alla conservazione ed alla difesa dei singoli Stati (2). Ora, ciò importa la necessità riconosciuta del coordinamento, sulla totalità dello spazio aereo, dei diritti dei singoli con quelli della generalità; necessità che trova nella formula della libertà dell'aria, limitata come dianzi è ricordato, una giustificazione molto più incerta di quella che deriva dal riconoscere che tutto lo spazio è subordinato ai diritti sovrani coordinati dei singoli Stati e della Società Internazionale.

Se quei diritti coesistenti non fossero fin da principio coordinati nel diritto positivo, le interpretazioni singolari date da ciascuno Stato alle necessità della difesa e della integrazione della rispettiva sovranità territoriale, inevitabilmente divergerebbero, trattandosi di un criterio generico incontestabile, ma vago, che sotto l'influenza delle

---

(1) FAUCHILLE, *La circulation aérienne et les droits des Etats en temps de paix*, nella «Rev. Gen. de dr. Int. pubblic», 1910, pag. 58.

(2) Il GRÜNWALD (*Das Luftsschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung*, Hannover, 1908, pag. 35 e 36), formula così i due principii da coordinarsi:

«1. Der Raum über dem Grundstaate ist dessen Eigentumssphäre»;

«2. Der Grundstaat darf Einwirkungen anderer Staaten in diese Eigentumssphäre nicht verbieten, soweit er kein Interesse an der Untersagung hat. Es ist insbesondere die Luftverkehrsstrasse für den internationalen Verkehr freizugeben». Ma poichè non trattasi d'un limite di spazio, ma di un limite di divieti e di facoltà; e poichè l'interesse individuale dello Stato sottostante, non solo deve essere coordinato agli interessi generali, ma in tale coordinamento e definizione non può essere abbandonato al criterio ed all'arbitrio dei singoli Stati sottostanti, ne deriva che, come questi singolarmente e la generalità di tutti gli Stati, hanno interessi che si estendono a tutto quanto lo spazio aereo, così questo dagli uni e dagli altri deve, nella sua totalità, superiore al primo strato effettivamente occupabile dal suolo, essere considerato come cosa comune e come tale retto da una legislazione internazionale.

preoccupazioni politiche e doganali, si presta nei singoli Stati alla massima varietà di corollarii. Ne deriverebbe una disformità di ordinamenti e di divieti, che potrebbe provocare, per opera di qualche Stato, un conflitto fra i diritti della generalità e quelli dei singoli; e in ogni modo sarebbe in contrasto colla unità ed uniformità di ordinamento, che, nei riguardi della locomozione aerea, deve corrispondere alla unità del suo mezzo ed alla universalità della sua funzione.

La riprova di tale necessità risulterebbe poi dalle conseguenze di ordine pratico che deriverebbero da una serie di regimi singolari che non fossero coordinati, e che a quella necessità non si inspirassero.

Sarebbe facile per ciascuno Stato emanare leggi e regolamenti su tale argomento, ma insormontabili difficoltà presenterebbe sovente il problema della loro applicazione. Lo Stato singolo potrebbe trascendere nei divieti, sotto l'influenza di una eccessiva preoccupazione della tutela dei proprii diritti sovrani, così da arrivare al risultato, temuto dal Meili (1), di rendere inutili ed irrisorie in questo campo le applicazioni della scienza; ma a tale risultato teorico troppo frequentemente corrisponderebbe il più negativo dei risultati pratici, per effetto della facilità che avrebbe l'areostato contravventore di sottrarsi alla sorveglianza e di sfuggire all'inseguimento e per la mancanza di soccorso amministrativo e giudiziario da parte delle autorità dello Stato d'origine o dello Stato di rifugio dell'areostato contravventore (2).

L'ordinamento internazionale del regime dello spazio aereo, e della locomozione aerea, si impone dunque non meno per ragioni di ordine giuridico che per considerazioni di carattere pratico. In questo senso può seguirsi il Papafava (3) quando afferma che, in tale argomento,

(1) Meili, *Il primo Congresso Giuridico Internazionale di Verona per il regolamento della locomozione aerea*, « Rivista delle comunicazioni », Anno 3°, fasc. IV°, aprile 1910, pag. 339.

(2) Fauchille, *Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats*, nella « Rev. Gen. de dr. int. pubblic », 1901, pag. 470, 1.

(3) Vl. Papafava, *Giudizio e Rito*. Sunto di Relazione per il Congresso Giuridico internazionale di Verona per il regolamento della locomozione aerea, pagina 5.

piuttostochè di nuove leggi è mestieri di organi nuovi. Poichè v'è, nel rapporto e nel complesso dei rapporti, un elemento nuovo che non trova riscontro nè nel regìme del territorio, nè in quello del mare territoriale: cioè su tutto lo spazio aereo persistono condizioni tali da farvi coesistere le ragioni della universalità con quelle della particolarità nei rapporti internazionali; e le ragioni della generalità impersonate nello Stato e nella società, con quelle della particolarità rappresentata dagli individui e dalle economie individuali, nei rapporti di diritto privato.

Non potrà dirsi pertanto che lo spazio sia territoriale o libero secondo che sia libera o territoriale la superficie a cui sovrasta, ma si dovrà dire che lo spazio, per i varii usi cui può servire, è territoriale o libero, secondo che quell'uso interessi soltanto o principalmente la sovranità del territorio sottostante, o soltanto i bisogni e la utilità della società internazionale (1).

È tale il rapporto nel quale trovansi fra loro le individualità e la generalità nell'interno di ogni singolo Stato moderno, nel quale il legislatore, interprete competente delle ragioni dello Stato e della società, è venuto imponendo via via alla proprietà servitù coattive che prima non si conoscevano. Le stesse ragioni esistono e devono esser fatte valere nei rapporti internazionali (2). Senonchè mancando un legislatore

---

(1) V. TRENTIN, *Il diritto dello Stato sullo spazio aereo*, « Riv. delle comunicazioni », giugno 1910, pag. 559. Nè vale l'argomento riferito dal FAUCHILLE (*Le domaine aérien*, ecc., « Rev. Gen. », 1901, pag. 426-427): « Insusceptible par sa nature, de propriété et de souveraineté, l'air ne souffre aucun de ces droits, par quelques personnes qu'ils soient exercés. Comment les Etats, dans leur ensemble, auraient ils, sur une chose qui y répugne, des droits auxquels isolés, ils ne peuvent prétendre ? » Infatti anche non ammettendo che tutti possano legiferare insieme su ciò che è di tutti, resta sempre indiscusso il diritto degli Stati di comandare ai sudditi rispettivi anche fuori del territorio, diritto che è effettivo nel suo esercizio quando gli Stati stessi si mettano d'accordo per il soccorso reciproco. Così diventa legittima ed effettiva la polizia marittima, ad es., le regole relative alla tratta, alla pesca, e quelle adottate per evitare gli abbordaggi.

(2) A. K. KUHN, *The beginnings of an aerial law*, « nell'American Journal of international law » January, 1910, pag. 115, opportunamente ricorda su questo punto quanto scriveva il LORIMER, *Institutes of the law of Nations*,

universale, e riuscendo la legislazione particolare in materia internazionale, considerata come la formulazione singolare di quelle che si credono da ogni singolo Stato le ottime soluzioni giuridiche, piuttosto a spostare la manifestazione dei conflitti che non ad eliminarli, come lo dimostra lo sviluppo moderno del diritto internazionale privato, a nessun risultato buono nella essenza ed efficace nella pratica si arriverebbe, se non si ricorresse ad un accordo internazionale.

Il concetto fondamentale ne dovrebbe essere la ricerca e la formulazione di una legislazione unica da applicarsi universalmente ad un mezzo di locomozione e ad un ambiente che hanno carattere universale. L'indirizzo di tale legislazione dovrebbe portarla alla conciliazione dei diritti dei singoli con quelli della generalità.

Nè mancano indizi incoraggianti di una tendenza della legislazione relativa allo spazio aereo ed alla locomozione aerea, a mettersi per questa via, sicchè può sperarsi non lontano il giorno nel quale non soltanto da singole e talora discordanti leggi, ma piuttosto da generali convenzioni internazionali, sarà regolata tutta questa materia.

Nel 1909 la «Ligue aérienne du Nord» prese in Francia, d'accordo coll'«Aéro-Club de France» e colla «Ligue Nationale Aérienne», l'iniziativa di costituire a Parigi a tal fine, un «Comité Juridique International de l'Aviation» coll'intento di elaborare in ogni paese la dottrina relativa alla legislazione aerea, di preparare un codice relativo all'aria raccogliendo e coordinando tutti i documenti legali relativi a tale argomento così da spianare la via alla legislazione uniforme e da provocare la discussione dei suoi elementi e di difendere in ciascun paese gli interessi della aviazione. Con questi tre fini, l'ultimo dei quali si presenta con carattere tecnico e quasi come la espres-

---

Vol. I, pag. 364, V. Traduz. Nys, Bruxelles, Mucquart, 1885, pag. 281-349, circa la interdipendenza degli Stati nella Società contemporanea, e nota che «nowhere is this so apparent is in respect of the means of intercomunication and traffic». Da ciò il Kuhn arriva però alla conclusione preferita dal Westlake e dal Weiss all'Istituto di Diritto Internazionale («Annuaire», Vol. 21 pag. 304) cioè al riconoscimento delle sovranità coordinate dalle esigenze della socialità, tanto nei rapporti interni quanto in quelli internazionali (pag. 115 e 130-132).

sione di un interesse di classe, mentre i due primi hanno carattere giuridico, furono costituiti in Francia e in altri paesi Comitati nazionali. Questi « Comités de doctrine » costituiti in ogni Stato e già numerosi in Francia, composti di magistrati, professori di diritto ed avvocati, hanno il fine di creare la dottrina in tale materia, di raccogliere e coordinare i relativi documenti e la giurisprudenza, di discutere e di preparare i progetti legislativi, di fungere al bisogno da Tribunale arbitrale, e sopratutto di preparare un « Code de l'air international». I « Comitati di difesa » istituiti dovunque costituiscono la espressione uniforme di una tutela internazionale, e la « Commissione tecnica internazionale consultiva » deve fornire agli altri Comitati la necessaria base di conoscenze esatte d'ordine tecnico (1).

Il « Code de l'air » dovrà coordinarsi sotto 6 titoli : 1° Diritto pubblico aereo ; carattere giuridico dell'atmosfera ; (2) approdo ; nazionalità degli areostati ; convenzioni diplomatiche. 2° Diritto privato aereo, proprietà dello spazio sovrastante ; forza maggiore ; domicilio dell'areonauta. 3° Diritto commerciale aereo. 4° Diritto amministrativo aereo. 5° Diritto fiscale aereo. 6° Diritto penale aereo (3).

Tale raccolta sarà preziosa come collezione privata di documenti legislativi ed avrà una notevole importanza pratica, soltanto come materiale di facile indagine e di studio comparato, preparato per la futura legislazione internazionale. A questa tende infatti l'opera del Comitato giuridico internazionale. Sicchè il Comitato nazionale te-

---

(1) G. DELAYEN, *Le Comité Juridique International de l'aviation*. « Revue Juridique Internationale de la locomotion aérienne » 1910, f. 1° pag. 7-9.

(2) Code de l'air international, Livre I: Droit public aérien, Ch. I: Principes géneraux de la circulation aérienne. Art. I: La circulation aérienne est libre. Les Etats n'ont sur l'espace situé au dessus de leur territoire, y compris les mers côtières, que les droits nécessaires, pour garantir la sécurité nationale et l'exercice des droits privés (V. « Revue jurid. » cit. mai 1910, pag. 133-144).

(3) Allen Rechtszweigen erwachsen durch diese neue Erfindung neue Aufgaben: dem Völkerrecht, dem Staatsrecht und Verwaltungsrecht, dem Privatrecht und Strafrecht, dem Strafprozess und Zivilprozess; ja sogar das Kirchenrecht kann in die Lage kommen, sein Scherflein beisteuern zu müssen (ZITELMANN, *Luftschiffahrtrecht*, « Zeitschrift für internationales privat- und öffentliches Recht », XIX, 1909, pag. 460).

desco, avendo proposte talune norme alla adozione, legislativamente inesistente, ma tecnicamente autorevole del «Comité Directeur», questo si pronunciò contrariamente alla domanda fattagli di adottarle, ed espresse il voto che la adozione non avvenisse da parte del potere legislativo di un solo Stato, ritenendo, come ebbe a scrivere uno dei suoi vicepresidenti, «che in tali questioni nessun paese possa operare da solo, ma che tutti gli Stati debbano unirsi col fine di creare un Codice internazionale (1).

Un fine analogo aveva il « primo Congresso giuridico internazionale per il regolamento della locomozione aerea », convocato per iniziativa del Municipio di Verona dal 31 maggio al 2 giugno 1910 con un programma relativo « alla natura giuridica dell'aviazione in relazione all'atmosfera navigabile », alle « norme da adottarsi in materia di diritto interno, circa i diritti e le funzioni dello Stato, i diritti e i doveri dei navigatori e dei passeggeri e gli obblighi al soccorso », e finalmente al « regolamento internazionale ».

Tale Congresso poteva dirsi primo sotto un doppio punto di vista. Era stato preceduto da un altro convocato a Torino; ma questo era stato esclusivamente nazionale, e specialmente tecnico con una sezione giuridica. Quello di Verona era invece internazionale e proponevasi di iniziare la proposta diretta di qualche elemento del nuovo diritto uniforme, anzichè occuparsi, come il Comité Directeur di Parigi, soltanto di preparare i materiali di studio per il futuro legislatore internazionale. Nè dimenticavasi la continuità di quest'opera di preparazione. Il professore Pittard di Ginevra, che al Congresso aveva assunto l'ufficio di relatore per la polizia della navigazione aerea, proponeva anche un voto tendente « alla periodicità dei congressi giuridici internazionali per il regolamento della locomozione aerea, ed alla costituzione di un Comitato internazionale, (2) incaricato di promuovere l'esecuzione delle decisioni votate e di preparare il programma dei Congressi successivi ».

(1) Vedi E. S. W. Perowne, *Trespassing in aereoplanes*, Lettera al « Times » del 31 maggio 1910.

(2) Già costituito del resto a Parigi, v. pag. 22.

Frattanto l'invocato legislatore internazionale non tardava a fare la sua comparsa sull'orizzonte. Durante lo stesso mese di giugno convocavasi a Parigi la conferenza internazionale che, indetta prima dal Governo francese per l'autunno del 1909, potea raccogliersi per deliberare nove mesi più tardi coll'assunto di preparare una convenzione internazionale e di iniziare il nuovo regìme giuridico della navigazione aerea.

Già nel Congresso giuridico di Verona discutevasi una proposta tendente a far sì che l'opera della imminente conferenza diplomatica di Parigi non restasse isolata, ma fosse inizio di un'attività continuativa di legislazione internazionale. Il Gemma vi presentava infatti un rapporto circa le « Prime linee di una Unione Internazionale di Aviazione ».

Egli chiaramente riassumeva gli argomenti di indole giuridica e pratica che possono invocarsi a favore di un ordinamento internazionale della materia e che lo rendono urgente per evitare « che le singole leggi interne provochino, ciascuna intorno al proprio centro, una fioritura giurisprudenziale e così forti nuclei di tradizione particolariste che possano tornar poi a gravissimo ostacolo di una unificazione internazionale ».

Il Gemma esortava pertanto « a profittare del particolare vantaggio di trovarsi di fronte ad un diritto appena in formazione, per assicurare il suo armonico svolgimento sul vasto territorio degli Stati civili senza troppa discontinuità o troppe contraddizioni ». E giudicava che a tal fine potrebbe riuscire utilissima una *Unione*, « la quale, sull'esempio di altre consimili, mirasse a creare una unità di indirizzo in un campo di attività umana che di unità ha massimamente bisogno ».

Il Gemma sosteneva alcuni principii di diritto aereo, e li formulava in uno « schema di regolamento internazionale di locomozione aerea », da lui presentato al Congresso di Verona. Ma indipendentemente dall'indole e dal contenuto specifico della codificazione da lui progettata, era importante la di lui proposta di una Unione che fosse in avvenire la espressione semi-federativa di una nuova provincia del diritto positivo internazionale. Tale proposta egli formulava nel seguente ordine del giorno, presentato all'Assemblea di Verona: « Il Con-

gresso emette il voto che, in occasione della prossima riunione ufficiale di Parigi, dai delegati dei Governi ivi rappresentati, venga considerata la opportunità di gettare le basi di una Unione internazionale per l'aviazione, informata ai principii delineati nell'unito schema di Regolamento ».

Sotto la prospettiva di tale necessità di costituire una Unione internazionale, devono considerarsi il problema internazionale della locomozione aerea e il complesso delle norme di diritto proposte per risolverlo.

Da tale concetto era ispirato il governo francese in occasione della recente Conferenza. Quel governo seguiva l'esempio dato dalla Conferenza Radio-telegrafica di Berlino del 1906, affrontando piuttosto i problemi pratici, che le dichiarazioni di principii circa la sovranità dello spazio. Ma il principio preferito circa tale sovranità era implicito nel fatto stesso della Conferenza promossa e dei problemi sottoposti alle sue deliberazioni. Il concetto della internazionalità della navigazione aerea e delle questioni che la riguardano, era poi chiaramente riconosciuto dalla proposta fatta alla Conferenza di Parigi di creare un « Ufficio internazionale della Navigazione aerea » sul modello di quelli già esistenti per le poste i telegrafi e le ferrovie.

Questo ufficio « réunissant et coordonnant les renseignements de toute espèce concernant la navigation aérienne, devrait être à même de les communiquer, non seulement aux États, mais encore aux simples particuliers intéressés. Il devrait également publier un Bulletin contenant une partie législative et administrative et une partie technique » (1).

---

(1) Conférence Internationale de Navigation aérienne. Procès Verbaux des séances et Annexes (18 mai-29 juin 1910) Paris 1910, pag. 51-53.

Propositions:

La Conférence émet le vœu qu'il soit établi par les États un Bureau International de Navigation aérienne, dont les attributions seraient notamment les suivantes:

1. Recevoir les communications de chacun des États contractants relatives à la navigation aérienne et les notifier aux autres États signataires

(listes d'immatriculation des aéronefs, zones interdites ou dangereuses, points du territoire fixés pour l'accomplissement des formalités douanières, cartes aéronautiques etc.).

2. Rassembler, traduire (sans responsabilité), coordonner et publier les renseignements de toute nature, spécialement les lois et règlements de chacun des États contractants qui intéressent la navigation aérienne.

3. Publier un Bulletin mensuel contenant : une partie législative et administrative et une partie technique.

4. Fournir aux intéressés tous les renseignements utiles dont il pourraient avoir besoin.

5. Étudier les questions législatives, administratives et techniques concernant la navigation aérienne et préparer les travaux des Conférences diplomatiques futures.

IX.

Fonti e provincie del diritto aereo internazionale.

IX.

Fonti e provincie del diritto aereo internazionale.

La necessità dell'Unione internazionale, non meno che la spontanea tendenza alla formulazione di un diritto uniforme anche nello sviluppo delle leggi interne, risulta da ragioni tecniche e giuridiche. L'areostato, cioè il congegno di ogni specie atto a sollevarsi nell'aria ed a trasportare per via aerea persone o cose, (1) si muove in un ambiente fisico identico ed unico in tutto il mondo, come la nave destinata a solcare il mare; e, come per l'uno così per l'altra, è identica e quasi esclusiva la funzione delle comunicazioni e dei trasporti.

Da ciò deriva la necessaria conseguenza di un doppio fattore internazionale nello sviluppo giuridico della nuova locomozione: ordinamento e coordinamento internazionale di norme e di sanzioni; azione uniforme delle medesime esigenze ed esperienze tecniche, sulle leggi dei varii Stati, e valore della esperienza legislativa di uno Stato per le successive esperienze legislative di tutti gli altri. In queste, numerose inspirazioni possono derivare dal diritto marittimo; poichè, in molti rapporti, alla novità del mezzo attraversato e del meccanismo usato per attraversarlo, non corrisponde altrettanta novità di rapporti giuridici. Altri contributi potranno venire al diritto aereo da quello ferroviario; altri dalle norme novellamente sviluppatesi circa la circolazione delle automobili; mentre un

---

(1) La Conferenza di Parigi definiva colla espressione *aéronef* i palloni liberi, i dirigibili e gli apparecchi d'aviazione, art. 1 del Projet, de convention internationale. v. Procès Verbaux, citati pag. 188.

certo numero di rapporti soltanto saranno, senza identità ed analogia di precedenti, e soli presenteranno novità di materia a novità di ordinamenti. Ma in tutti si verificherà identicamente questo doppio fenomeno : necessità prevalente di ordinamento internazionale; influenza uniforme, anche quando quella necessità non prevalga, di fattori uniformi spontaneamente operanti sullo sviluppo indipendente delle singole legislazioni.

Al primo ordine di necessità possono ascriversi gli interessi doganali dei singoli Stati, che, dato un progressivo sviluppo della locomozione aerea, non potrebbero senza accordi internazionali, essere efficacemente tutelati. Al secondo ordine di sviluppi, possono ascriversi, ad esempio, la materia della responsabilità dell'areostato verso i danneggiati a bordo o a terra o in aria, per effetto di collisione, e quella delle assicurazioni. Ma, pur ammettendo l'esistenza e la efficacia di un fattore internazionale in tutto lo sviluppo giuridico dell'aviazione, devesi distinguere il caso di quella che potrebbe dirsi legislazione internazionale uniforme, dall'altro nel quale il fattore internazionale è elemento di fatto nello sviluppo uniforme delle indipendenti leggi interne, per le quali viene preparando identità di materiale.

A tal fine sembrano degni della massima considerazione i criteri esposti nel cominciare l'esposizione delle proposte del Governo britannico per la conferenza di Parigi (1). Dopo aver posto infatti come principio fondamentale, che gli ordinamenti della locomozione aerea debbano senza incepparne lo sviluppo, tutelare la sicurezza e seguire, « quando una restrizione sia necessaria, il più da vicino possibile, l'analogia della navigazione marittima », il relatore inglese proponeva che si distinguessero gli areostati destinati alla locomozione interna da luogo a luogo del medesimo Stato, da quelli destinati alla locomozione internazionale. Questi sarebbero trattati

---

(1) V. Confèrence internationale de navigation aérienne. Exposé des vues des Puissances d'après les memorandums adressés au Gouvernement Français. Paris, Imprimerie Nationale MDCCCCIX. Proposte della Granbretagna. Rapporto a Mr. (ora Lord) Gladstone di Mr. Hutler a nome della Commissione interministeriale.

analogamente alle navi di lungo corso, formerebbero oggetto di ordinamento internazionale, e sarebbero obbligati ad approdare e ad elevarsi in località determinate; gli altri resterebbero abbandonati alle leggi ed ai regolamenti particolari dei singoli Stati.

Limitato ai primi, l'ordinamento internazionale, riesce di una necessità del tutto evidente, sulla quale opportunamente insisteva il von Bar nel rapporto da lui preparato per la sessione di Parigi del 1910 dell'Istituto di Diritto Internazionale (1).

« Toute défense d'entrer, — scriveva il von Bar, — dans une zone quelconque à une distance déterminée du sol, serait facilement éludée. L'idée de la détermination d'une zone pour la navigation libre, idée que j'ai crue moi-même juste et rationnelle, doit donc être abandonnée. De même une police préventive exercée par des agents de police, ne serait pas d'une grande efficacité, la difficulté d'empêcher les infractions et de poursuivre les coupables devant être d'ordinaire très considérable et plus considérable encore celle de s'apercevoir en temps utile d'une contravention commise. En conséquence, comme tout le monde est d'accord qu'il faut favoriser la navigation aérienne, le principe fondamental doit être que, sauf quelques exceptions, les aérostats circulent librement..... Un accord international devrait fixer les règles de police aérienne ».

In armonia con tali considerazioni, il von Bar proponeva uno schema di regolamento, il cui primo articolo disponeva che : « Les aérostats affectés au transport de personnes ou de marchandises (2), doivent être inscrits dans des registres officiels ».

Nella compilazione di tali schemi di Regolamento, un vero pioniere è stato il Fauchille che, da oltre un decennio, ha dedicato a questo têma studii e cure costanti e che nel 1902 presentava alla sessione di Bruxelles dell'Istituto del Diritto Internazionale, un dotto rapporto ed un « projet de resolutions », che hanno formato la base dei

---

(1) VON BAR, *Observations et projet sur le régime des aérostats*, (presentati alla Sessione di Parigi; v. « Annuaire de l'Institut de Droit International ». Vol. 23, 1910, pag 312 e segg.

(2) E potrebbe aggiungersi *en service international*.

progetti successivi per gli accordi in tale argomento ed in particolar modo delle proposte presentate alla conferenza diplomatica convocata a Parigi nel 1910.

Tale progetto, lodato senza riserve dal Meili, giudice tanto competente anche in tale argomento (1), fu presentato a quella sessione dell'Istituto senza esservi sottoposto ad una completa discussione; ma i relatori si limitarono ad invocare le deliberazioni dell'Assemblea sugli art. 7, 29, 30, 31 e 32, relativi alla natura giuridica dell'aria (2), agli areostati frenati (3), ed ai palloni sonda (4). Più tardi, eccettuato un voto di massima circa la libertà dell'aria e i suoi limiti, l'Istituto che arrivò ad alcune risoluzioni circa la telegrafia senza fili, non vi pervenne circa il regìme degli areostati. Ma per la sua bontà intrinseca, il rapporto del Fauchille esercitò egualmente una influenza notevole, sia come dimostrazione della necessità di un ordinamento internazionale, sia come indicazione delle sue norme fondamentali, o almeno dei punti fondamentali ai quali tali norme dovrebbero riferirsi.

---

(1) MEILI, *Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht*, Zürich: Orell Füssli, 1908, pag. 15, nota 6: « Die Vorschläge von Fauchille sind in meinen Augen so trefflich und so sorgfältig durchgedacht, dass ich sie in Anhange dieser Schrift abdrucken lasse. Damit will ich aber nicht sagen dass ich alle dort entwickelten Ideen akzeptiere ».

(2) *Annuaire*, ecc., 1902, pag. 32.

(3) Id., pag. 77-84.

(4) Id., pag. 82-86.

X.

Specificazione degli areostati.

X.

Specificazione degli areostati.

La prima questione, che potrebbe dirsi questione pregiudiziale, di ogni ordinamento giuridico della locomozione aerea, si riferisce alla distinzione delle varie specie di areostati, in rapporto colla somma maggiore o minore delle loro immunità. E qui anzitutto si imponeva la considerazione della analogia colle navi. Tanto queste quanto gli areostati, sono infatti mobili, caricabili di persone e di cose ed atti alla locomozione; tanto le une, quanto gli altri, possono traversare un mezzo (acqua od aria) sottratto ad una sovranità o soggetto ad una sovranità; ed infine, così per le une come per gli altri, l'inizio e la mèta del viaggio, ed ogni interruzione di questo, volontaria o forzata, implicano la necessità di un contatto diretto con un territorio. Mentre il modo della locomozione e il mezzo attraversato, sono diversi nei due casi, i termini del rapporto giuridico fra la nave ed il territorio sono dunque in entrambi i casi perfettamente analoghi. Come le navi, così gli areostati, devono dunque distinguersi in pubblici e privati. Era questa la prima delle risoluzioni preliminari proposte dal Fauchille all'Istituto di Diritto Internazionale, come conclusione del suo rapporto del 1902 (1), suddistinguendo gli areostati pubblici in civili e militari (2).

---

(1) *Annuaire*, 1902, pag. 25, 26.

(2) « Les aérostats sont de deux catégories: publics et privés. Les aérostats publics, c'est-à-dire affectés au service de l'Etat, sont militaires ou civils..... Il importe peu pour la détermination de leur caractère que les ballons soient libres ou captifs..... Leur forme et le nombre des individus qui composent l'équipage, sont de même sans influence ».

La distinzione stessa risulta riconosciuta come necessaria dalle proposte dianzi accennate (1) fatte dal von Bar nel 1910 nell'art. 5, secondo il quale : « les aérostats affectés au service des gouvernements porteront des marques qui les feront connaître comme aérostats publics de tel ou tel Etat ». Contemporaneamente il Fauchille presentava all'Istituto un progetto, che riproduceva nel primo articolo la massima già proposta da lui nel 1902, formulandola soltanto con quella maggior brevità che si addice ad un progetto non già di risoluzioni di un corpo scientifico, ma di stipulazioni di una convenzione internazionale (2).

Il Meili (3), nell'adottare tale distinzione, la completava distinguendo gli areostati : *a*) appartenenti allo Stato ed usati esclusivamente dal capo dello Stato o dai suoi inviati ; *b*) da guerra ; *c*) di uso generale pubblico ; *d*) di uso privato, così da distinguere in due specie ciascuna delle due categorie: aerostati di Stato ed areostati privati. Alla stessa distinzione si informava una delle proposte presentate dal governo francese alla Conferenza di Parigi del 1910 ; e vi aderirono tutti gli Stati partecipanti alla Conferenza, colle rispettive proposte raccolte prima della convocazione dal Libro Giallo pubblicato dal Governo francese.

Taluni di questi Stati, ammettendo la necessità della prima distinzione, non suddistinguevano le varie specie di areostati pubblici e privati. Il Governo britannico distingueva i pubblici, senza suddistinguere i militari dai civili, dai privati, senza suddistinguere questi in areostati di commercio e di piacere ; ma per areostati privati da sottoporsi alle disposizioni della futura convenzione quel Governo intendeva, secondo le antecedenti riserve (4) i soli *foreign going*, mentre intendeva che i privati destinati al solo percorso interno dovessero abbandonarsi alle unilaterali disposizioni dei singoli Stati

(1) V. Von Bar l. c.

(2) FAUCHILLE, *Projet de Convention sur le régime juridique des aérostats en temps de paix.* « Art. 1. — Les aérostats sont publics et privés; Les aérostats publics sont militaires ou civils ». Annuaire 1910, pag. 305.

(3) MEILI, *Das Luftschiff*, ecc., pag. 11.

(4) Vedi pag. 41.21.

sia nella loro attività normale sia nell'eventuale contatto col territorio di un altro Stato. Nello stesso senso senza esprimere quest'ultima riserva, erano concepite le risposte della Bulgaria, del principato di Monaco, del Lussemburgo e della Russia, che intendeva per areostati pubblici tutti quelli appartenenti allo Stato e montati da un personale al servizio dello Stato. L'Austria-Ungheria e la Danimarca ammettevano la suddistinzione degli areostati di Stato in militari e di servizio pubblico pacifico: e il Governo belga, inspirandosi a quanto prevale nel diritto internazionale marittimo per i battelli postali, invocava un regìme speciale per quelli areostati che, senza essere pubblici, siano destinati ad un pubblico servizio, e specialmente al trasporto di un corriere postale. Dagli stessi concetti era inspirata la proposta della Svizzera, così progredita in materia di statizzazione, che distingueva gli areostati pubblici in militari e civili, ascrivendo a questi ultimi anche gli areostati appartenenti ad imprese di trasporti concessionate dallo Stato.

La risposta dell'Italia non era unica per ciascun punto del programma, non essendosi creata qui, come nella Granbretagna, una Commissione interministeriale, ma essendosi voluto raccogliere e comunicare i pareri dei varii Ministeri competenti. Il Ministero dell'Interno preferiva la distinzione degli areostati in pubblici e privati senza suddistinzioni fra i pubblici; i Ministeri della Marina, della Guerra, delle Poste e Telegrafi e dei Lavori Pubblici, preferivano, d'accordo col Fauchille, la suddistinzione degli areostati pubblici in militari e civili destinati in generale a servizio pubblico. Con tale risposta coincideva su questo punto anche quella della Commissione nominata dal Touring Club Italiano e deliberante in base ad un rapporto presentato dal socio prof. G. C. Buzzatti. La Commissione proponeva che fossero considerati come areostati pubblici:

1. Quelli militari, ossia quelli posti sotto il comando di un ufficiale dell'Esercito o dell'Armata commissionati dall'Autorità militare e montati da un equipaggio militare;

2. Quelli destinati ad un servizio di Stato (comunicazioni, poste, dogane, polizia, ecc.) anche se il servizio sia esercitato, dietro concessione statuale, da enti privati;

3. Quelli appartenenti allo Stato, anche se non destinati a particolari servizi pubblici;

Proponeva, inoltre, che tutti gli altri aerostati fossero da considerarsi come privati.

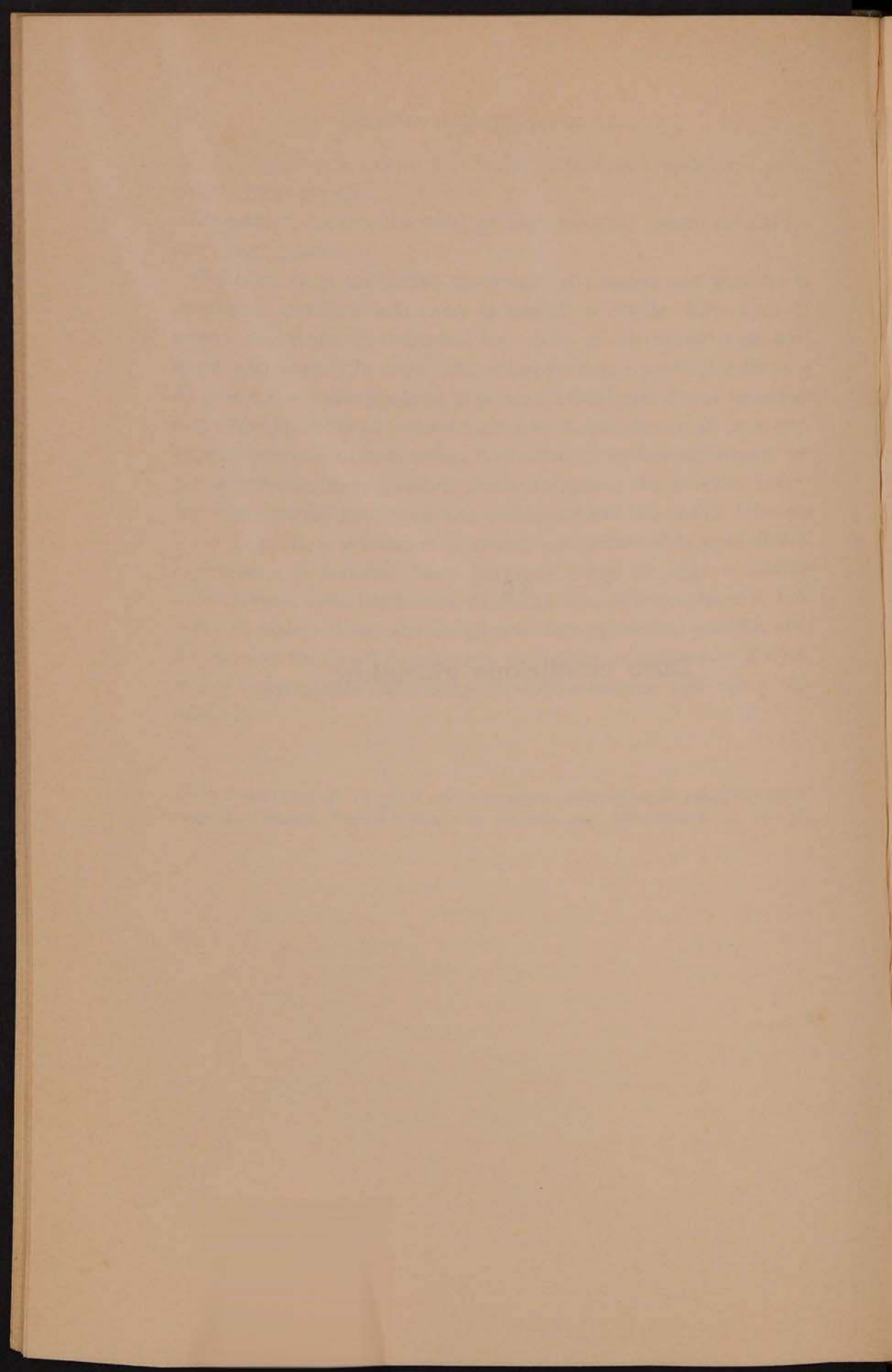
Chi pensi come nel diritto marittimo, alla distinzione unica fra la condizione giuridica della nave mercantile e quella della nave da guerra, sia venuta sostituendosi una serie di giuridiche sfumature, sicchè non sempre la nave dello Stato ha *tutti* i privilegi della nave da guerra e non sempre la nave privata è destituita d'ogni immunità non corrispondente al concetto normale e tradizionale di nave mercantile, non può trovare ozioso il dibattito circa tali distinzioni, soprattuto nei lavori preparatori d'una conferenza che avrebbe dovuto formulare norme giuridicamente corrispondenti alla realtà delle cose e dei rapporti, e praticamente efficaci per eliminare la possibilità di incertezze e di conflitti. Sono pertanto degne di approvazione le deliberazioni della Conferenza di Parigi che, nel compilare il Progetto di Convenzione, distinti gli areostati privati dai pubblici, suddistingueva fra questi i militari e di polizia e graduava diversamente l'applicazione delle norme di diritto comune agli uni e agli altri (1).

---

(1) Conferénce cit. Projet d'une convention internationale relative à la navigation aérienne. Procès verbaux et annexes, pag. 189-199 art. 1-3, 40 e 47.

XI.

Loro condizione giuridica.

XI.

Loro condizione giuridica.

La distinzione e la suddistinzione delle varie specie di areostati in rapporto alla loro totale o parziale pertinenza allo Stato, si connettono, come per le navi, colla determinazione della loro condizione giuridica. « Il semble logique, — scriveva il Pittard, nel suo « Résumé de rapport », al Congresso di Verona, — d'assimiler les aéronefs aux navires — considerandoli, — comme une portion du territoire; et il y aura lieu de faire, entre les aéronefs, la même différence qui existe entre les vaisseaux de l'Etat et les navires des particuliers ». La facoltà di ciascuno Stato d'esercitare il diritto di polizia sulla colonna d'aria soprastante al suo territorio, nei limiti segnati alla superficie dalle sue frontiere, non è però, come nel mare territoriale, a considerarsi quale manifestazione della sovranità territoriale, ma bensì piuttosto come una integrazione di quella esercitata sul territorio sottostante; e si concilia col riconoscere che « la frontiera dello Stato non è nello spazio, ma sul suolo » (1).

Appunto per ciò, salvo le esigenze di tale difesa e di tale preventiva tutela, le leggi del paese al quale l'areostato appartiene, devono restare normalmente le più competenti a regolare i rapporti giuridici prodottivisi durante il viaggio, senza distinzioni analoghe a quella del diritto marittimo fra acque territoriali e non territoriali. Tale principio fondamentale circa la condizione giuridica degli areostati, era affermato dal von Bar nel *progetto di regolamento* presentato nel 1910

(1) V. *Conclusioni* del PITTARD, N. VIII°.

all'Istituto di Diritto Internazionale. Egli vi proponeva infatti due articoli, secondo i quali: « Les aérostats sont réputés faire partie du territoire de l'Etat dans les régistres duquel ils sont inscrits, aussi longtemps, qu'ils se trouvent dans les airs, sans contact avec le sol, et à quelque proximité qu'ils soient de celui-ci ; toutefois, en ce qui concerne les dommages et lésions causés soit par un aérostat même, soit par les personnes à bord, à des objets ou à des personnes qui ne se trouvent pas à son bord, ni à bord d'un aérostat de la même nationalité, la loi territoriale sera appliquée tant pour la responsabilité pénale, que pour les actions en dommage-intérêt. Lorsque il est impossible de constater, avec une certitude suffisante, si, lors de l'événement donnant naissance à une action civile, l'aérostat se trouvait dans la zone enveloppant le territoire d'un autre Etat, on appliquera la loi nationale de l'aérostat. Les aérostats affectés au service des Gouvernements..... jouiront du privilège d'exterritorialité ; mais ils observeront les lois des Etats dont ils franchissent les frontières, et par les mers territoriales desquels ils passent » (1).

L'articolo proposto dal von Bar meritava d'essere riferito integralmente, perchè, non solo esplica nel modo migliore il criterio informatore della condizione giuridica degli areostati, ma anche quello della condizione giuridica dello spazio dalla quale quella degli areostati che lo attraversano necessariamente deriva.

Il Giannini, riferendo nella « Rivista delle comunicazioni » (2) i risultati del Congresso di Verona, scriveva, accennando alla memoria del Gordini ed alla relazione schematica dell'Anzilotti : « Non dunque libertà dell'aria e nemmeno comunione dell'aria fra gli Stati, ma libertà di navigazione nell'aria come principio ammesso dagli Stati e temperato dalle limitazioni necessarie per il governo degli Stati medesimi ». E concludeva : « Data questa fonte, è concepibile logicamente una disciplina pluristatale della navigazione aerea anche nell'aria libera ».

---

(1) Proposte del v. Bar. *Annuaire de l'Institut de dr. int.*, 1910, pag. 318, art. 4 e 5.

(2) « Rivista delle Comunicazioni », giugno 1910, pag. 522.

Che tale conclusione circa la disciplina pluristatale, rappresenti una necessità e sia una condizione perchè le norme particolarmente adottate da uno Stato possano essere nella pratica fatte valere, risulta evidente a chiunque consideri le condizioni nelle quali soltanto può esistere e svolgersi la locomozione aerea. Ma la giustificazione di tale disciplina pluristatale può attingersi meglio, come ha fatto il von Bar, dal considerare tutto lo spazio, oltre la zona effettivamente occupata dai singoli, come cosa appartenente a tutti gli Stati, con una distribuzione e garanzia collettiva di riserve e di attribuzioni che sola può dar luogo ad uniformità di soluzioni e di limiti ed a sicura uniformità di sanzioni. Con tale concetto fondamentale circa la natura giuridica del mezzo attraversato, sta in armonia la condizione giuridica degli aerostati che lo attraversano e ai quali deve competere minor somma di immunità se sono pubblici e maggiore se sono privati, che non competa analogamente alle navi pubbliche e private rispettivamente in alto mare e nelle acque territoriali.

L'analogia della condizione giuridica, delle navi e degli areostati, è maggiore dopo l'approdo, differenziandosi in tal caso più completamente gli aerostati privati da quelli pubblici che, secondo il progetto già citato del Fauchille (1): « ont droit, en pays étranger, aux privilèges de l'exterritorialité ». L'areostato privato invece dopo l'approdo, viene a trovarsi, rispetto al territorio eventualmente straniero dove sia approdato, in condizione analoga a quella della nave mercantile ancorata nelle acque territoriali straniere. A tali concetti si uniformarono in generale prima della Conferenza di Parigi del maggio 1910 le risposte e le proposte delle varie potenze aderenti alla sua convocazione.

La condizione privilegiata degli aerostati pubblici risultò ammessa da tutti gli Stati, salvo l'Austria-Ungheria che non era disposta a riconoscere l'estraterritorialità per alcuna categoria di areostati.

La Granbretagna e la Danimarca ammettevano senz'altro l'assimilazione degli areostati pubblici alle navi da guerra. Il principato di

(1) Progetto del 1910, art. 24. *Annuaire de l'Institut de Droit International*, 1910, pag. 310.

Monaco nell'ammetterla, includeva implicitamente la riserva di futuri accordi diversi. A questi accennava la Germania, riconoscendo opportuno il privilegio di estraterritorialità per gli areostati militari, salvo le misure di sicurezza dello Stato dove questi approdino. La Russia voleva ammettere il privilegio di estraterritorialità per i soli areostati militari, anzichè per tutti gli areostati pubblici. La Bulgaria riconosceva l'estraterritorialità, ma invocava regole eccezionali per l'areostato convinto di spionaggio in tempo di pace; il Belgio, ammettendo il privilegio, invocava un regìme speciale anche per quelli areostati che, senza essere pubblici, siano destinati a servizio pubblico e specialmente al trasporto di un corriere postale; e la Svizzera, pur volendo prendere le mosse dalle regole del diritto comune anche nel regime degli areostati pubblici e negare pertanto a questi ultimi il privilegio di estraterritorialità, ammetteva però rispetto a questi talune regole particolari sia nei riguardi dell'equipaggio, sia in quelli del carico.

In Italia il Ministero dell'Interno si pronunciava per ora contro l'adozione di disposizioni speciali circa gli areostati pubblici non militari; e, quanto a questi ultimi, trovava in contraddizione il riconoscimento della estraterritorialità, coll'obbligo di non varcare la frontiera se non per effetto di forza maggiore, e colla impossibilità di delimitare lo spazio sovrastante al territorio, così da farvi una distinzione analoga a quella fra mare libero e mare territoriale. Il Ministero della Guerra ricordava pure che gli areostati militari, non devono uscire dal territorio rispettivo nè approdare altrove, senza accordo fra gli Stati interessati; ed ammetteva il privilegio per gli areostati pubblici non militari.

Per quelli militari apparisce chiaramente, da quanto è stato riferito, e dalla considerazione della realtà del rapporto, che essi debbano in parte assimilarsi alle navi da guerra, nel senso che il loro ingresso nel territorio presupponga una concessione dell'Autorità territoriale, dopo la quale possano invocare la estraterritorialità (1),

---

(1) V. « Journal de droit international privé », 1909, pag. 1010-1015: *Du régime juridique de la navigation aérienne dans les rapports internationaux*, spec. pag. 1012.

e in parte assimilarsi ai riparti di truppe di uno Stato sconfinanti in territorio di un altro, nel senso di non poter invocare alcun privilegio, ma bensì di essere soggetti a momentanea cattura e ad espulsione dal territorio.

Quanto all'areostato privato straniero, è evidente che l'ingresso nel territorio debba essere considerato come fenomeno normale, e che altrettanto normale debba essere la sua sottomissione al diritto comune territoriale nei riguardi della sorveglianza, della giurisdizione, della dogana e della polizia. Perchè tali diritti possano esercitarsi, è necessario che l'areostato, approdando in territorio straniero, non possa in alcun modo sottrarsi alla sorveglianza delle autorità locali, e debba, secondo le proposte britanniche alla Conferenza di Parigi, restare immobile fino al compimento delle dichiarazioni doganali, ed essere soggetto anche ai regolamenti municipali. Per facilitare le operazioni doganali, sarebbe poi opportuno che si presentasse, secondo era indicato dalle proposte francesi, un elenco redatto nel luogo del carico e vistato dall'Autorità competente di quello. Tale nota, vidimata dalla autorità dello Stato di esportazione, dovrebbe riferirsi, come era specificato nelle proposte germaniche e danesi, agli oggetti non formanti parte dell'equipaggiamento dell'areostato, nè costituenti materiali necessari alla sua locomozione.

Il Governo lussemburghese, senza soffermarsi sui dettagli relativi a questo punto, si limitava a proporre, che, quando fosse permesso il trasporto di persone e di merci da parte degli areostati, fosse anche provveduto con speciali misure a garantire l'interesse doganale dei singoli Stati di eventuale passaggio od approdo. E intanto, in appositi particolari accordi internazionali, voleva riaffermato l'obbligo degli areostati stranieri di obbedire al diritto locale relativo alla dichiarazione ed alla revisione delle merci, e al pagamento dei diritti doganali.

Dalle cose che formano un carico, nel senso della industria dei trasporti, dovrebbero per unanime consenso, distinguersi le cose considerabili come un accessorio dell'areostato, perchè costituenti effetti personali e di vettovagliamento dell'equipaggio, o materiali di scorta del veicolo stesso e così indispensabili per la continuazione della

sua mobilità come è indispensabile il combustibile ad una nave a vapore (1).

Questa seconda categoria di cose dovrebbe essere esente dai diritti doganali. In condizione analoga dovrebbero essere gli stessi areostati di passaggio che, non solo entrino nel territorio per riabbandonarlo, ma che non sieno destinati ad assumere la nazionalità del paese di approdo. Ciò era già ammesso dalle primitive proposte francesi; e il governo britannico, d'accordo in ciò con quello danese e con quello germanico, proponeva che a quelli si estendessero le facilitazioni già praticate per le automobili di passaggio (2). Il Governo bulgaro voleva sottoposto l'areostato ai soli diritti portuali e quello del principato di Monaco preferiva riservare alle Autorità del territorio di approdo la facoltà di colpire l'aerostato approdato di un lieve diritto di statistica. Tale facoltà, anche se non esplicitamente riservata, deve intendersi del resto come implicitamente sottintesa in tutte le altre risposte delle Potenze aderenti. Infatti anche il diritto marittimo, non meno che quello fluviale internazionale, opportunamente distinguono le contribuzioni che sono il corrispettivo di un pubblico servizio utile indistintamente a tutte le navi ed alla navigazione, da quelle che hanno uno specifico carattere fiscale, sottoponendo alle prime anche le navi esenti dalle altre.

Tale punto di vista era espressamente adottato dal Ministero della Guerra italiano che, ammettendo il prelevamento di un diritto di approdo, lo voleva determinato nella misura di un compenso per le spese sostenute dallo Stato, nell'interesse della sicurezza di quelle comunicazioni; e ne indicava la misura nel decimo dei diritti doganali

---

(1) V. anche le proposte austro-ungariche e germaniche nell'Exposé des vues des Puissances. Paris, Imprimerie Nationale 1910.

(2) Convenzione di Parigi dell'11 ottobre 1909 fra Germania, Austria-Ungheria, Belgio, Bulgaria, Spagna, Francia, Italia, Monaco, Portogallo, Rumania e Serbia relativa alla circolazione internazionale delle automobili, art. 1-4, quanto alla libertà di circolazione e quanto al regime doganale. — MEILI, *Die Kodification des Automobilrechts*, Wien, 1907, 6ª parte, p. 168, e «Journal de droit international privé», 1908, pag. 724-739. — MEILI e PLUMON, *La situation des automobiles en droit international*, cap. IV, p. 733-735.

Nello stesso senso dovevasi interpretare anche la risposta del Belgio in favore della franchigia temporanea dell'areostato a condizione di riespostazione. Il Governo lussemburghese indicava appunto come estensibile agli aerostati la disposizione vigente nel Granducato, secondo la quale i veicoli stranieri che servono al trasporto di persone o di mercanzie, e, per effettuare tale trasporto, penetrano nel territorio, restano esenti da diritti doganali, ai quali vanno soggetti soltanto nel caso che restino poi nel territorio. Il Governo russo ammetteva pure che l'aerostato venuto da altro Stato e soffermatosi qualche tempo per tornare successivamente nel proprio paese, debba restare immune dal pagamento dei diritti doganali.

Da questi intendeva sottrarre l'areostato straniero *per ora* il Ministero italiano della Marina; il Ministero della Guerra voleva subordinare tale immunità alla condizione che l'areostato non restasse nel territorio più di sei mesi; mentre il Ministero delle Finanze voleva sostituire alla esenzione pura e semplice il beneficio delle importazioni ed esportazioni temporanee. Il Governo svizzero pretendeva garanzie di riesportazione per l'areostato non destinato ad acquistare la nazionalità dello Stato nel cui territorio abbia approdato o sia altrimenti penetrato, e prevedeva come una soluzione meritevole di approvazione, il ripetersi per gli areostati di quanto è accaduto per le automobili, cioè una intesa fra le associazioni areonautiche, per fornire alle amministrazioni doganali dei varii Stati le garanzie volute, in vista della riesportazione degli aerostati approdati in un territorio che non sia quello dello Stato cui gli stessi areostati appartengono.

Il Buzzati nella relazione approvata dalla Commissione del Touring Club, in rapporto colla stessa conferenza di Parigi cui si riferiscono le proposte dei varii Governi, dichiarava (art. XII) « desiderabile che l'aerostato in navigazione debba essere esente da diritti doganali »; riconosceva « ad ogni Stato il diritto di imporre un dazio di importazione sull'areostato che, costruito all'estero, venga per aria o in altro modo, trasportato in esso Stato per esservi immatricolato » ; e nel caso che non si volesse ammettere, per gli aerostati in navigazione, la completa esenzione dai dazi doganali, invocava la istituzione « per essi dei documenti di valore internazionale che abbiano funzione

e scopi analoghi a quelli dei trittici per le automobili e che garantiscano la libertà di navigare senza essere sottoposti a dazi doganali, per tutto il tempo nel documento stesso indicato ».

Così, diceva la relazione del Buzzati, « si eviterà di creare regole speciali e complicate per il regime doganale degli aerostati, e non si ostacolerà in alcun modo la loro libera circolazione, tanto per le vie dell'aria quanto con qualsiasi mezzo di trasporto ».

La Conferenza che il Consiglio dei Ministri francesi aveva deciso di promuovere fin dal 15 dicembre 1908 e alla quale riferivansi il programma in 15 articoli diramato dal Governo francese e le dettagliate risposte e proposte dei varii Governi (1), riunitasi a Parigi il 18 Maggio e prorogatasi *sine die* il 29 giugno 1910, (2), ha lasciato come risultato dei suoi lavori un progetto di protocollo di chiusura, contenente uno schema di Convenzione, che forse sarà per il diritto internazionale della navigazione aerea ciò che i risultati della Conferenza di Bruxelles del 1874 sono stati per la codificazione del diritto di guerra terrestre. In quel progetto era stata data soddisfazione alle tendenze prevalenti nelle risposte dei varii governi, sia nei riguardi della condizione giuridica dell'areostato e della distinzione fra veicoli privati e pubblici (3),

---

(1) *Conférence internationale de navigation aérienne.* Exposé des vues des Puissances d'après les memorandums adréssés au Gouvernement français. Paris, Imprimerie Nationale, 1910.

(2) Veramente il presidente Renault aveva proposto nell'ultima seduta la proroga al 1° dicembre e la Conferenza aveva fissata al 29 novembre la data della propria riconvocazione, ma si subordinò questa data ad un ulteriore avviso ufficiale del Governo francese, essendo mancato il quale la riconvocazione non si è più verificata alla data prestabilita. — V. *Conférence internationale de navigation aérienne.* Procès verbaux des séances et annexes (Paris, 18 mai-29 juin 1910). Paris, Imprimerie Nationale, 1910, pag. 23 e 62-64.

(3) *Procès verbaux* citati, pag. 188-199. *Projet d'une convention internationale relative à la navigation aérienne*, chap. IV, « Des règles à observer lors du départ, de l'atterissage et en cours de route », art. 29 e 30 e chap. VI, « Des aéronefs publics »: art. 40, « aéronefs publics »; art. 41, « aéronefs militaires »; art. 44, « Le départ et l'atterrissage des aéronefs militaires d'un État contractant dans le territoire d'un autre État ne seront admis qu'avec l'autorisation de ce dernier État: de même chaque État contractant est libre d'interdire ou de regler, suivant ses intérêts, le passage au-dessus de

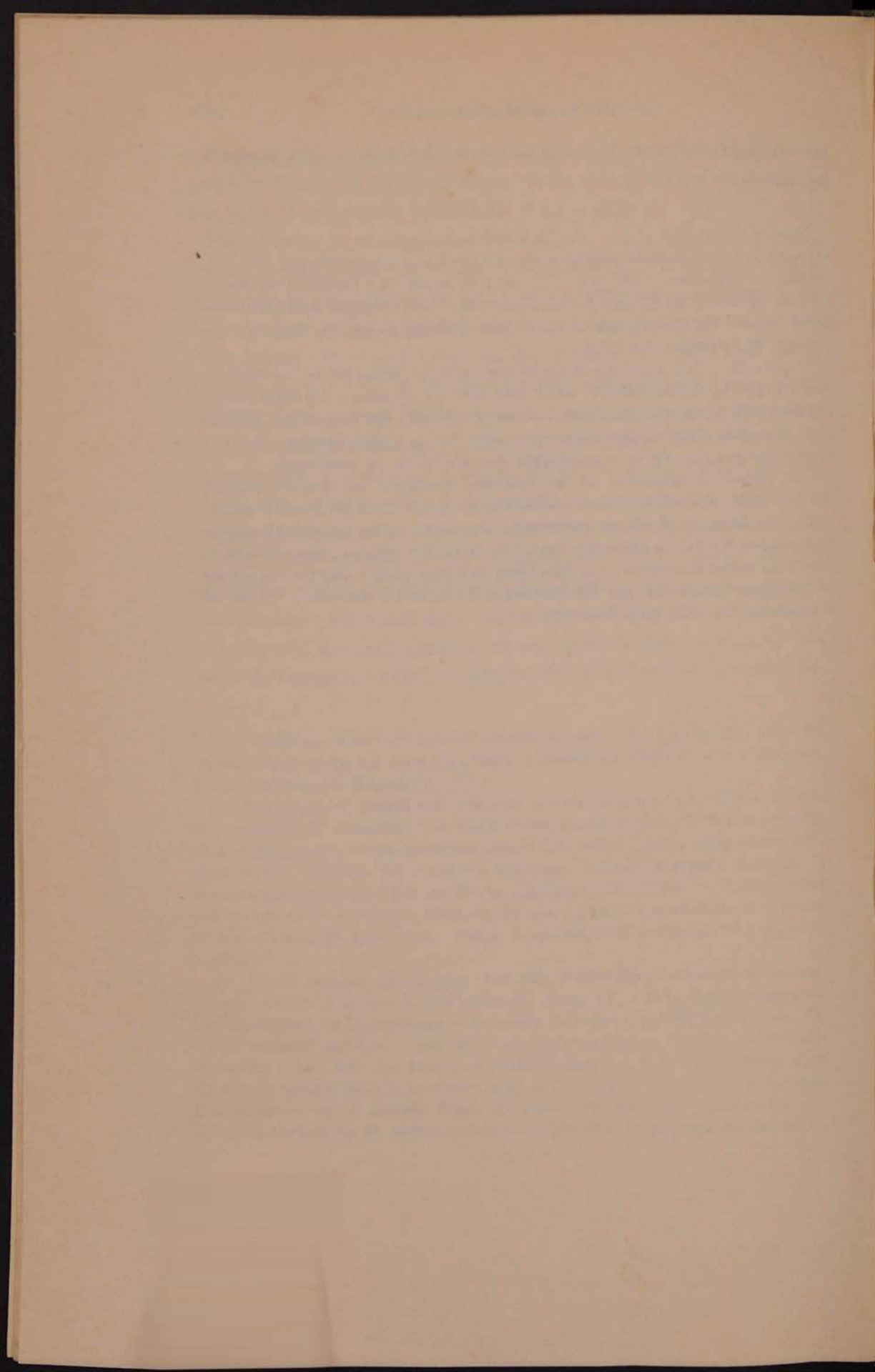
sia nei riguardi della circolazione internazionale e dei rapporti doganali (1).

---

son territoire, des aéronefs militaires des autres États contractants »; art. 45, « Séjour de nécessité »; art. 46, « Lorsque le séjour de l'aéronef militaire dans les limites et au-dessus du territoire d'un Etat étranger doit être considéré comme légitime, conformement aux articles 44 et 45, il jouira du privilège de l'extraterritorialité ».

(1) Art. 33, « Les aéronefs atterrissants en pays étranger et destinés à être réexportés, bénéficieront, ainsi que leur équipement, de l'exemption des droits de douane moyennant l'accomplissement des formalités exigées à cet effet dans chaque pays, telles que celles de l'acquit-à-caution, de l'admission temporaire, de la consignation des droits ou du triptyque.

« Les approvisionnements et les matières destinées au fonctionnement des appareils, bénéficieront des tolérances en usage dans les Etats contractants. Les bagages et objets personnels des aéronautes ou des passagers embarqués à bord d'un aéronef seront, lors de l'atterrissage en pays étranger, soumis au même traitement que les objets de même nature que les voyageurs ou passagers importent par les frontières de terre ou de mer ». V. per le Discussioni, loc. cit., pag. 384-425.

XII.

Garanzie circa la costruzione.

XII.

Garanzie circa la costruzione.

L'importanza del fattore internazionale nell'ordinamento giuridico della navigazione aerea, apparisce evidentissima in quanto si riferisce alle garanzie connesse colla costruzione degli aerostati e col loro esercizio. La prima garanzia dovrebbe riferirsi ai costruttori. Il Capitano Crocco, trattando della «navigazione aerea» al Congresso di Padova della «Società Italiana per il progresso delle scienze» (1), deplorava che anche in questa, come in molte altre applicazioni scientifiche, «non appena passate dai puri agoni della teoria alla torbida lotta dell'industria, a pochi nomi di valore si confondano molti nomi insignificanti». Ed aggiungeva: «è deplorevole che la grande massa degli imitatori si sia data a costruire dirigibili ed aeroplani senza alcuna scorta di durevoli principii, ma al solo scopo di speculare in un campo ove regna tuttavia grande libertà e nessuna disciplina».

A tutela della sicurezza pubblica di ogni paese, è necessario che tale libertà sia disciplinata. A tal fine il Zocco-Rosa preparava per il Congresso di Verona una relazione circa «le garanzie di capacità dei costruttori di apparecchi aerei», nella quale proponeva che fosse vietato di costruire veicoli aerei a chiunque non sia munito di relativa patente concessa dal competente Ministero. Le condizioni necessarie per conseguirla dovrebbero essere: avere raggiunto la maggiore età:

(1) «Atti della terza riunione della Società Italiana per il progresso delle scienze», Settembre 1909, Roma 1910, pagg. 299-300.

non essere mai stato condannato per truffa, falso, od altro reato contro la fede pubblica, e aver subìto, secondo i programmi da stabilirsi, un esame teorico-pratico. Oltre a ciò, il Zocco-Rosa vorrebbe distinguere i costruttori di veicoli aerei in due categorie: di prima classe, con patente illimitata, autorizzati a costruire qualunque veicolo aereo, e di seconda classe, con patente limitata, autorizzati alla costruzione di soli dirigibili, o di soli aeroplani. Tale proposta era giustificata da lui colla considerazione che ben diversa è la costruzione degli aeroplani da quella dei dirigibili; e che trattandosi di due metodi di locomozione aerea profondamente distinti, dovrebbe essere pur distinto l'esame teorico-pratico da sostenersi da chi voglia conseguire la patente illimitata di costruttore di qualunque veicolo e da chi aspiri soltanto alla patente di costruttore di soli aeroplani o di soli areostati dirigibili.

Così l'avv. Trentin, nel preparare per lo stesso Congresso un rapporto circa « la determinazione giuridica della natura e della estensione dei nuovi diritti e delle nuove funzioni dello Stato in ordine alla navigazione aerea », enumerava fra « le *norme preventive di polizia della locomozione aerea* », quelle relative alle « garanzie di capacità dei costruttori ».

Ma a tali proposte si potrebbe opporre una specie di questione pregiudiziale. Senza dubbio la costruzione degli aerostati esige attitudini tecniche perfette nel costruttore, e tali attitudini sono tanto più essenziali in quanto ne dipende la sicurezza di molte vite umane. Ma la costruzione degli aerostati si sviluppa passando dalla condizione di singolare applicazione scientifica a quella di esercizio di una industria, e di una industria che per lungo tempo dovrà senza posa tentare vie sempre nuove e sperimentare sempre nuovi tipi. In tali condizioni di sviluppo, d'un lato l'esame di patente fatto subire al costruttore, non potrebbe dare il risultato di una sicurezza assoluta nei riguardi dei suoi prodotti; e dall'altro la sicurezza relativa che è possibile per ora di conseguire, sarà sufficientemente garantita dalle sole leggi della concorrenza. E tanto più ciò può ritenersi sufficiente, in quanto che, mentre altri prodotti dell'industria possono essere ottimi, buoni, mediocri o cattivi, gli aerostati e specialmente gli aeroplani, dal punto di vista della relativa sicurezza ora conseguibile,

non possono essere che atti o inadatti alla locomozione, senza gradazioni intermedie di bontà corrispondenti a quelle dei varii prodotti industriali; e mentre della loro inettitudine alla locomozione non può mancare la dimostrazione assoluta, di questa, per effetto della pubblicità della stampa periodica, non può mancare poi la notizia diffusa dovunque. Questa meglio di ogni patente sarà equipollente alla eliminazione assoluta del costruttore inetto dalla concorrenza.

Perciò mi sembrano meritevoli di approvazione, le riserve del Gemma nel suo rapporto al Congresso di Verona relativo alle « prime linee di una Unione internazionale di aviazione ». Trattando delle qualità professionali da richiedersi nei costruttori, egli si giustifica per non aver inserito nel disegno di convenzione da lui proposto, un articolo che espressamente le riguardi, « sembrando sufficente cautela la iscrizione obbligatoria di ogni apparecchio nel registro nazionale da comunicarsi agli altri Stati contraenti ».

Lo stesso concetto informava i lavori preparatori della Conferenza di Parigi; ed a ragione; poichè la verifica dell'areostato eseguita prima di autorizzarlo all'esercizio della locomozione, basta a garantire la sicurezza pubblica e la vita umana anche senza particolari prove preventive e generiche di attitudine tecnica date dal costruttore, mentre questa ultima garanzia riuscirebbe del tutto insufficiente quando non fosse seguita dall'altra (1).

Alla constatazione delle attitudini dell'aerostato, può dunque ridursi la garanzia indispensabile relativa alla costruzione dei veicoli aerei, garanzia alla quale si riferisce il secondo gruppo delle regole proposte dal Zocco-Rosa (2); secondo le quali: « nessuna aeronave potrà intraprendere l'ascensione, se un'apposita visita e un'apposita perizia da farsi volta per volta non abbia accertato il buono stato di navigabilità aerea e le soddisfacenti condizioni di sicurezza e di costruzione, a norma del *Regolamento* da stabilirsi; sarà dal regolamento stabilito di quali attrezzi, arredi e strumenti ogni veicolo

(1) G. LOCHET. L'inutilité d'un « bureau veritas » aérien. *Rev. Jur. int. de la locom. aérienne.* Décembre 1910, pag. 325-331.

(2) Rapporto citato, N. 6-9.

aereo debba esser munito prima che intraprenda l'ascensione; e ogni areonave, prima della ascensione, sarà assoggettata ad una seconda visita, per la quale dovrà verificarsi se essa non manchi di qualche oggetto necessario al suo corredo». Il futuro regolamento dovrebbe determinare il tempo, il modo e la forma con cui debba procedersi nella prima e nella seconda visita.

Anche il Meili invocava genericamente tali garanzie, ma, «lasciando l'ultima parola ai tecnici», si limitava (1) a raccomandare la sorveglianza per le condizioni di sicurezza dell'aerostato. Questo dovrebbe essere oggetto di un collaudo come si pratica per le costruzioni ferroviarie. Le sue attitudini dovrebbero costituire una condizione per la concessione della bandiera, e dovrebbero risultare da un atto di abilitazione all'esercizio, indicato in apposito registro, ed attestato da un documento rilasciato al Capitano. A tal fine il Fauchille, nel suo Progetto di Convenzione presentato all'Istituto di Diritto Internazionale, proponeva la seguente regola: (art. 5) «Pour être admis à circuler, tout aérostat privé doit avoir un permis de circulation indiquant sa nationalité et les dispositions essentielles de l'appareil», aggiungendo che: «dans chaque Etat un règlement intérieur détermine les conditions auxquelles seront délivrés, après un essai de navigabilité, les permis de circulation aérienne» e che «à toute époque le service compétent aura le droit de visiter les aérostats admis à circuler; et le permis de circulation sera retiré aux aérostats qui ne rempliraient plus les conditions requises pour naviguer».

La necessità di un permesso di esercizio e di una sorveglianza sulle attitudini di locomozione degli aerostati, era ammessa in sostanza da tutti gli Stati aderenti alla Conferenza di Parigi. La Granbretagna ammetteva la necessità del permesso iniziale di navigazione per gli aerostati privati, ma riteneva che tanto l'obbligo internazionale di non rilasciare il permesso se non chè dopo una prova di attitudine a volare su località pubbliche, quanto la determinazione specifica delle

(1) MEILI, *Das Luftschiff, im internen Recht und Völkerrecht*, Zurich. Orell Füssli, 1908, pag. 23-24. — MEILI, *I problemi giuridici dell'aviazione*, «Rivista delle Comunicazioni», febbraio 1910, pag. 112.

condizioni e delle prove, dovessero essere riservate ad epoca futura, quando l'aeronautica avesse compiuto maggiori progressi. La Francia voleva affermato l'obbligo internazionale del permesso iniziale di navigazione, ammettendo che questo fosse dato in ciascun paese secondo le norme rispettive di diritto interno, con validità riconosciuta anche negli altri Stati; e che secondo gli stessi criteri potesse essere ritirato. La Germania era d'accordo colla Francia su questo punto. L'Austria-Ungheria riteneva invece che al carattere internazionale dell'obbligo del permesso di navigazione, dovesse corrispondere la internazionale uniformità delle sue condizioni, da fissarsi secondo un accordo fra le associazioni aeronautiche.

La Bulgaria faceva espressamente una riserva che deve del resto ritenersi implicita nelle risposte di tutti gli altri Governi. Le attitudini di locomozione, devono verificarsi, secondo la risposta bulgara, da ogni singolo Stato; ma questo, non deve ritenersi obbligato ad esercitare tale sorveglianza in modo da inceppare i tentativi degli inventori, vietando loro di esporsi con nuovi esperimenti a correr un pericolo, ogni qualvolta con questi esperimenti non si propongano di uscire dal territorio del loro Stato. Inoltre, il Governo bulgaro riteneva necessario il permesso di navigazione anche da parte di ogni Stato nel cui territorio l'areostato debba penetrare.

Il Governo del Principato di Monaco proponeva che il permesso iniziale di locomozione, fosse dato, in ciascun paese, da una commissione speciale analoga alle commissioni di armamento delle navi, incaricate di constatare l'attitudine della macchina a solcare l'aria con piena sicurezza (1). Tale permesso dovrebbe ritenersi necessario, secondo lo stesso Governo, per gli aerostati destinati a servizio pubblico, e dovrebbe, come secondo le proposte del Lussemburgo, essere riconfermato a periodi determinati o dopo riparazioni importanti del veicolo. Nel paese d'origine dovrebbe, in seguito a tali verifiche, seguire l'immatricolazione a condizioni analoghe a quelle vigenti per le navi di commercio, collo scambio degli elenchi fra Stati, ritenuto

(1) V. per l'Italia *Regolamento* 20 *maggio* 1897, n. 671, art. 44 e 45.

obbligatorio per gli aerostati facenti servizio pubblico, e per quelli privati, soltanto a partire da una determinata misura di tonnellaggio.

Il Governo russo voleva che il permesso iniziale, valido soltanto per un periodo di tempo da determinarsi, emanasse dalle Autorità locali di polizia quanto alla facoltà della libera locomozione, e dagli ispettori tecnici quanto alla constatazione delle attitudini materiali dell'areostato alla locomozione. D'accordo poi col Governo bulgaro, anche quello russo voleva che dovunque un areostato proveniente dall'estero, dovesse, per poter varcare le frontiere, essere munito di un passaporto di bordo vistato dalle Autorità diplomatiche o consolari dello Stato nel cui territorio l'areostato volesse approdare, passaporto valido soltanto per la durata di sei mesi.

Il duplice permesso tecnico e di polizia voluto dalla Russia, costituiva la soluzione opportuna di un dubbio espresso nelle risposte del Governo svizzero. Quest'ultimo ammetteva la necessità del permesso iniziale, ma aggiungeva che da questo non deve intendersi derivare una garanzia circa le qualità dell'areostato. Ora quando l'areostato è sottoposto alla verifica tecnica di un collegio investito di competenza ufficiale da parte dello Stato, la garanzia, nel senso volgare e non strettamente giuridico della parola, esiste completa, quantunque non possa esistere punto nel senso legale, perchè non può implicare se non che una indicazione autorevole che quel mezzo di locomozione possiede le attitudini e gli elementi di sicurezza proprii del tipo normale della specie di macchine a cui appartiene, senza alcun obbligo di risarcimenti da parte dello Stato verificatore per il caso di infortunii. E tale è appunto il caso nelle verifiche ammesse o volute dagli altri Stati: nelle quali esiste il solo elemento tecnico e non quello di polizia rappresentato dalle condizioni relative alla capacità ed alle attitudini morali dei costruttori e dei piloti.

In Italia il Ministero dell'Interno rispondeva in senso in parte analogo a quello della Bulgaria, volendo che il permesso iniziale di navigazione non fosse accompagnato da restrizioni tali da ostacolare i progressi tecnici, come sarebbe per esempio, la esigenza di costruzioni tali da garantire la sicurezza personale del pilota e di chi salga a bordo dell'areostato. Il Ministero dei Lavori Pubblici, aggiungeva,

nello stesso senso, la proposta che si esentasse dall'obbligo di munirsi del permesso di circolazione, ogni aerostato destinato ad esperimenti in località non presentanti pericolo per la sicurezza pubblica; e voleva distinti, sotto il rispetto del permesso, gli areostati in servizio pubblico da quelli privati, esigendo per i primi soltanto la verifica del Governo, ed accontentandosi per gli altri dei certificati delle società aeronautiche. Di tale distinzione non vi era traccia nelle proposte dei Ministeri italiani della Marina e della Guerra; l'ultimo dei quali voleva che l'areostato fosse sottoposto a prove di stabilità e di sicurezza dei passeggeri, e ad una ispezione annuale da parte di una speciale commissione tecnica.

Il Ministero italiano di Grazia e Giustizia, aggiungeva poi, su questo punto, alle osservazioni relative al programma del Governo francese, anche varie proposte proprie dirette a completarlo, talune delle quali si riferivano appunto alle qualificazioni dell'areostato. Si dovrebbe considerare secondo tali proposte, se la navigazione aerea, anche limitata alla industria dei passeggieri e delle merci, debba formare oggetto di una concessione preliminare, come per l'esercizio di un sovrano diritto di Stato; determinare il regìme applicabile all'aerostato navigante sopra il mare; regolare il diritto di visita nell'interesse doganale; fissare una regola per la competenza giudiziaria circa i delitti commessi durante il viaggio aereo; decidere se debba stabilirsi un regìme speciale per i palloni frenati; e proclamare l'assoluta libertà per i palloni sonda non montati.

D'accordo con le proposte del Ministero dei Lavori Pubblici, erano sostanzialmente quelle della Commissione del Touring Club, la quale naturalmente, piuttosto che agli areostati destinati a servizio pubblico, doveva rivolgere la propria attenzione a quelli privati. A tal fine essa proponeva che: «l'areostato debba ottenere, come condizione alla immatricolazione, un permesso iniziale di navigazione»; restando riservata a ciascuno Stato la determinazione delle «norme per la concessione del permesso, la quale sarà subordinata a determinate condizioni, uguali nei varii Stati, riguardanti la navigabilità dell'areostato». Tale proposta non è a dir vero molto chiara se non si ricorra al concetto ispirante la proposta russa di

un duplice permesso, così da interpretarla nel senso che ciascuno Stato possa determinare le condizioni necessarie per ottenervi il permesso di navigazione, inquanto si riferisca ad esigenze di polizia, mentre le condizioni di carattere tecnico saranno determinate in tutti gli Stati in modo uniforme. Che poi le proposte della Commissione si riferissero esclusivamente agli aerostati privati, risulta chiaro anche dal voto « che la facoltà di concedere il permesso sia da ogni Stato attribuita a speciali società sportive e tecniche nazionali dello Stato stesso, e ciò per non inceppare, con soverchie formalità burocratiche, lente e gravose, lo sviluppo del turismo aereo ». Secondo le stesse proposte, nessun permesso dovrebbe essere richiesto per gli aerostati pubblici. E ciò è evidente, perchè della loro attitudine a navigare, è garanzia sufficiente l'autorità dello Stato al quale appartengono e dal quale dipendono. Ma fra questi e gli aerostati privati, stanno quelli che, pur appartenendo a privati singoli od a società, esercitano il trasporto pubblico: e per tali veicoli sussiste la necessità del permesso iniziale; nè la concessione di questo potrebbe essere attribuita ad una società tecnica, ma bensì riservata ad un organo dello Stato.

Di queste varie tendenze aveva tenuto conto la Conferenza di Parigi nel capitolo secondo del Progetto di Convenzione annesso al suo progetto di Protocollo di Chiusura. In quel capitolo, relativo ai « certificati di navigabilità e ai brevetti di capacità », era riconosciuto necessario un certificato di navigabilità rilasciato o reso esecutorio nello Stato del quale l'areostato possiede la nazionalità (art. 11). La concessione del certificato era subordinata alla dimostrazione di un minimo di attitudini alla locomozione, risultante da saggi effettuati davanti una pubblica autorità dello Stato o davanti una associazione aeronautica da quello abilitata. L'una o l'altra autorità doveva essere incaricata di procedere a visite periodiche, da menzionarsi nel certificato, per verificare la persistenza delle attitudini di navigabilità nell'areostato.

Si ammetteva però che dai saggi di navigabilità si potesse anche prescindere nel caso dei palloni liberi e in quello d'un tipo d'areostati, la navigabilità dei quali sia stata già debitamente constatata (art. 12). Si assicurava la specifica identificazione disponendo (art. 13) che al certificato di navigabilità dovessero essere aggiunti: il nome e domi-

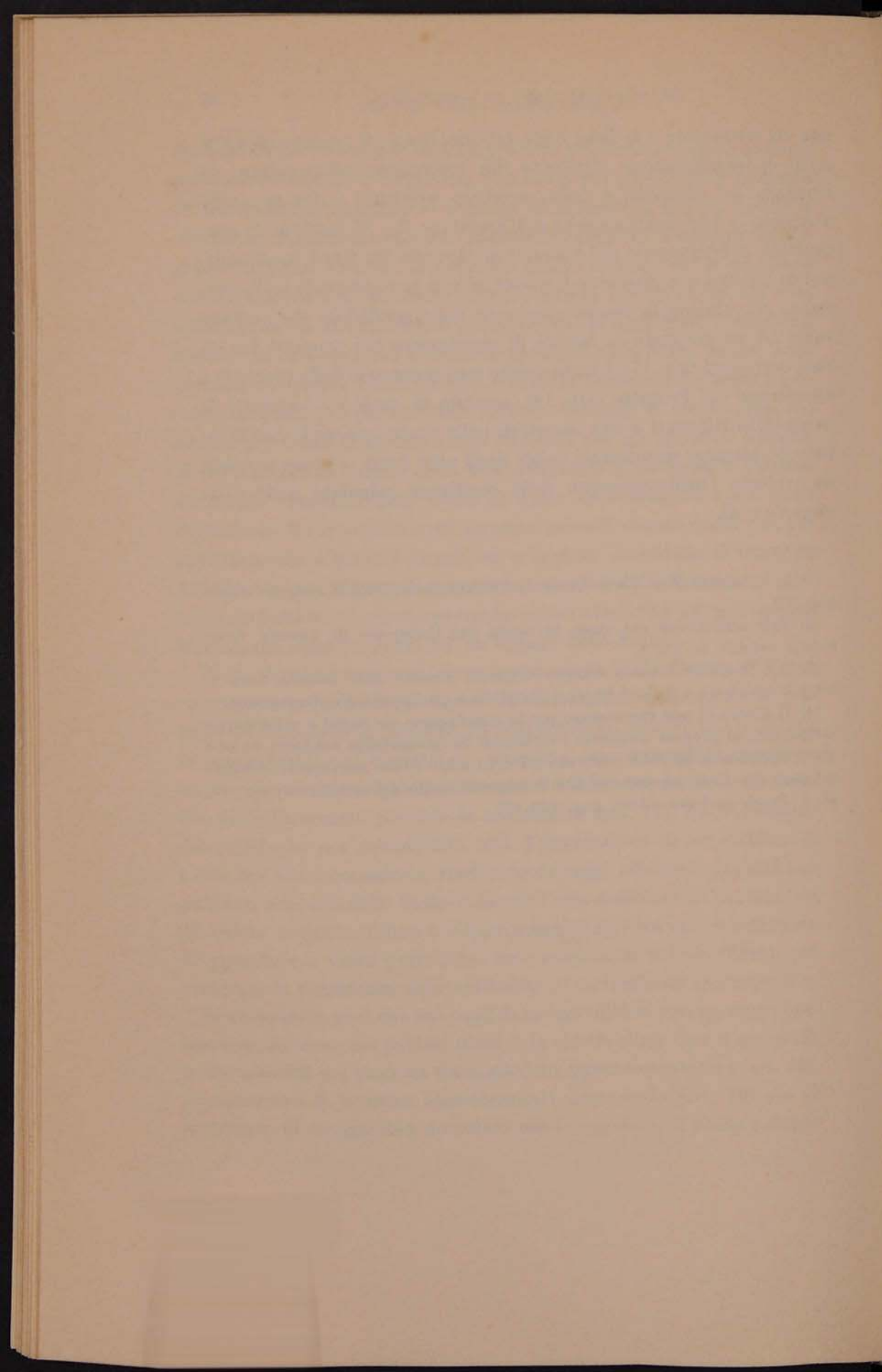
cilio del costruttore e la data della fabbricazione; il numero od altro segno di identificazione attribuito dal costruttore all'areostato; la fotografia del dirigibile e delle macchine aviatorie (« des appareils d'aviation ») e le caratteristiche dell'areostato (1). Si limitava la esecutorietà internazionale dei brevetti ai rapporti fra Stati contraenti, così da assicurare a ciascuno di questi, se non la uniformità delle condizioni (2), almeno la conoscenza certa delle condizioni che possono valere ad un areostato la facoltà di circolazione nei rapporti fra gli Stati contraenti (art. 17). Limite questo reso necessario dalla successiva disposizione del Progetto (art. 18), secondo la quale i « certificati di navigabilità rilasciati o resi esecutorii nello Stato nazionale dell'areostato (3), saranno riconosciuti validi dagli altri Stati, a meno che non sia evidente l'inadempimento delle condizioni stipulate nella Convenzione » (4).

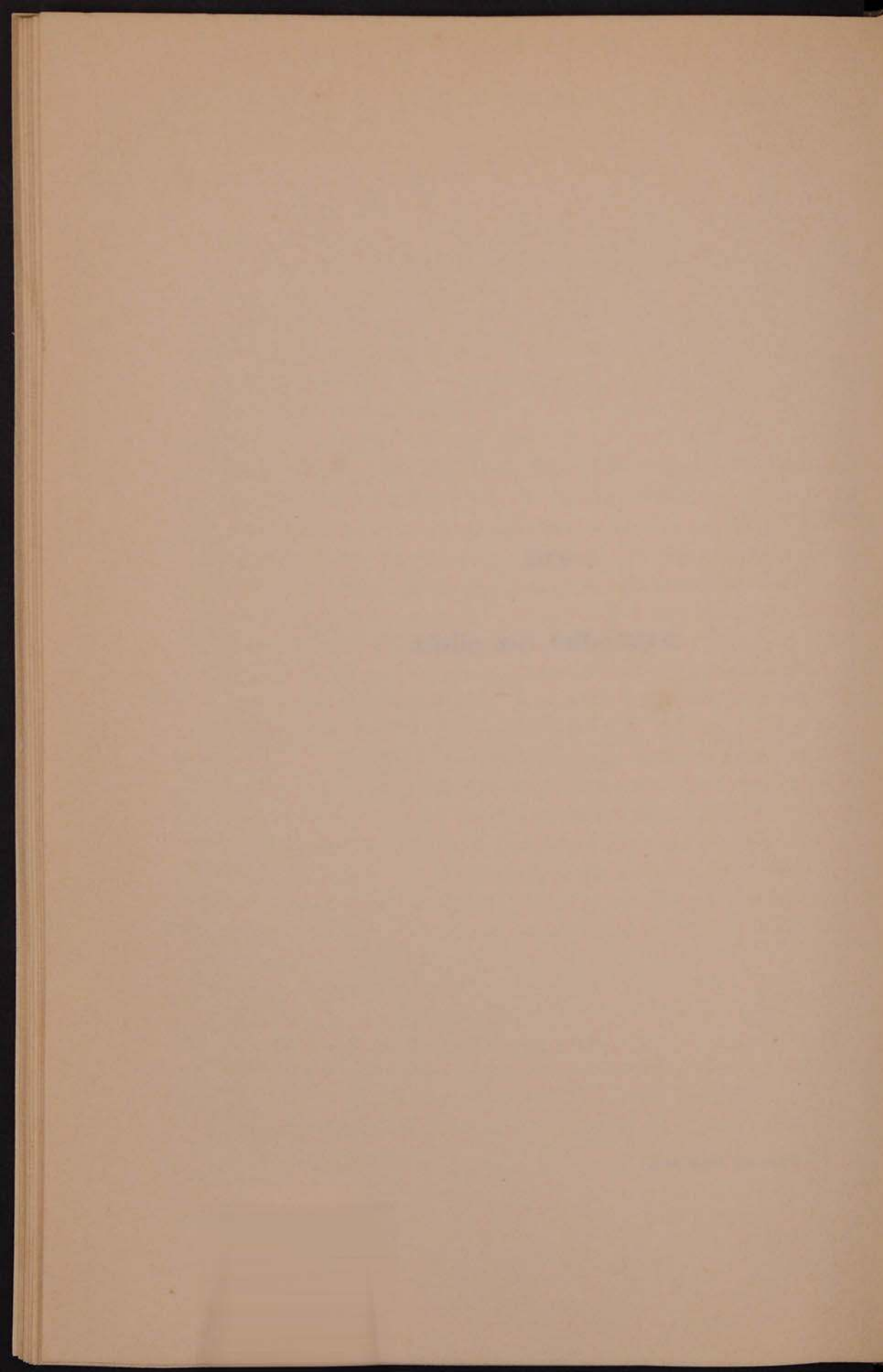
---

(1) V. « Annexe B à l'art. 13 de la Convention », *Procès verbaux* citati, pag. 200.

(2) Tale uniformità era stata invocata dal Congresso di Verona. *Risoluzione seconda*, n. 2 e 4.

(3) Nel Progetto è usata sempre la parola *aéronef*, che, secondo l'art. 1, serve a designare i palloni liberi, i dirigibili e gli apparecchi d'aviazione.

(4) Il diritto di non riconoscere per la circolazione nei limiti e nello spazio sovrastante al proprio territorio i certificati di navigabilità conferiti da uno Stato contraente, sarebbe riservato ad ogni altro Stato contraente soltanto nel caso che fosse un suo suddito il concessionario del certificato: art. 18, al. 2, *Procès verbaux* citati, pag. 190-191.

XIII.

Attitudini dei piloti.

XIII.

Attitudini dei piloti.

Molto più necessaria è la sorveglianza relativa alle attitudini di chi assuma la direzione dell'areostato e la responsabilità del suo viaggio, ed a quelle dei suoi aiutanti. Se infatti, a garantire delle facoltà locomotrici della macchina, possono bastare, in certi limiti, gli effetti della concorrenza e la rinomanza della Casa costruttrice, la garanzia della capacità dei conducenti non può risultare se non che da un attestato autorevolmente conferito dallo Stato o sotto gli auspici e col riconoscimento delle Autorità dello Stato. « Die Angestellten der Luftschiffunternehmungen, die auf die Leitung irgendeinen direkten Einfluss ausüben, müssen, — scriveva il Meili (1) — sehr gut geschult sein. Der Leiter soll das *Auge* eines Feldherrn besitzen. Die *kenntnisse* haben sich auf die Physik der atmosphäre (météorologie) mit allen ihren Details zu beziehen; Ballonfahrten sind wissenschaftliche Leistungen ».

Per tali motivi le condizioni che il Zocco-Rosa invocava per i costruttori (1) dovrebbero esser fatte valere piuttosto per i conducenti degli areostati. Così proponeva il Trentin in occasione del Congresso di Verona, ponendo in prima linea per importanza le prove

---

(1) MEILI, *Das Luftschiff*, ecc., pag. 24-25.

(2) ZOCCO-ROSA, *loc. cit.*, pag. 4 e 5. « I. È vietato di costruire veicoli aerei a chiunque non sia munito di relativa patente. — 2. La patente sarà concessa dal competente Ministero. — 3. Le condizioni per il conseguimento della patente sono: *a*) aver raggiunto la maggiore età; *b*) non essere mai stato condannato per truffa, falso o altro reato contro la fede pubblica; *c*) aver subito con buon esito un esame teorico-pratico, secondo i programmi da stabilirsi ».

di capacità degli aeronauti, e sostenendo la necessità della istituzione di Commissioni regionali presiedute dal Prefetto della provincia o da un suo delegato e completate da quattro altri membri tecnici, due appartenenti al corpo degli impiegati dello Stato, e due designati dalla Associazione aeronautica da costituirsi, sotto il patronato del Governo, fra gli inventori, i costruttori e i piloti che ne faranno parte di diritto, e alla quale potranno accedere anche persone non appartenenti alle suddette categorie mediante una determinata contribuzione pecuniaria. Si dovrebbero inoltre, secondo il medesimo autore, determinare le condizioni fisiche necessarie per la ammissione all'esame di aviatore, con interdizione a tutti coloro che non sieno in possesso di una patente di aviatore rilasciata, in seguito all'esame, dalla Commissione suddetta, di servirsi di apparecchi di locomozione aerea. La necessità delle stesse condizioni, lasciando alle singole leggi od a future convenzioni internazionali. il compito di determinarle, era riconosciuta dal progetto del von Bar secondo il quale (1) « le conducteur n'aura pas (sauf quelques exceptions déterminées par la loi) une nationalité differente de celle de l'aérostat: il devra passer un examen, et sera muni de papiers de légitimation; l'ascension d'un aérostat non inscrit, et sans conducteur qualifié conformément au § 5 de l'art. 1, ne sera tolérée nulle part ».

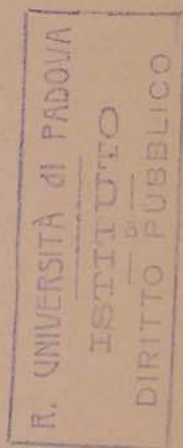
Più precise e dettagliate nel medesimo senso erano le proposte presentate, contemporaneamente al von Bar, dal Fauchille, all'Istituto di Diritto internazionale: « Tout pilote d'un aérostat privé, — proponeva egli all'art. 6 del suo progetto di convenzione internazionale, — doit être muni d'un certificat délivré, après examen, par une autorité compétente. Il y aura des certificats particuliers pour les ballons libres, pour les ballons dirigéables et pour les appareils d'aviation. Le certificat délivré pour une catégorie d'aérostats ne peut servir pour la conduite d'un appareil appartenant à une autre catégorie. Les différents certificats peuvent être délivrés à un même pilote. Les conditions exigées pour obtenir le certificat de capacité, doivent être au moins les suivantes: 1. être agé de plus de 18 ans; 2. avoir une

(1) Art. 1 § 5 e art. 2.

bonne vue; 3. n'avoir pas été condamné à des peines criminelles ou correctionnelles »; ammettendosi che « un étranger peut, comme un national, obtenir le certificat de capacité ».

Intorno alla necessità dei certificati, ed al carattere delle condizioni cui subordinarne la concessione, si è manifestata, nelle rispettive risposte al governo francese, la unanimità delle Potenze aderenti alla Conferenza di Parigi. Fra quelle, la Gran Bretagna, molto opportunamente domandava che ad ogni certificato di pilota fosse aggiunta la fotografia del concessionario: e la Russia, pur ammettendo che il governo di ciascun paese potesse determinare indipendentemente il modo di constatare la competenza dei piloti, domandava per questi anche uno speciale esame constatante le loro cognizioni in materia di diritto aereo internazionale.

In Italia, le risposte del Ministero della Marina, ammettevano che le condizioni cui subordinare la concessione del certificato, fossero determinate dalle leggi dei singoli Stati; il Ministero dei Lavori Pubblici, andava d'accordo col progetto del Fauchille, nella preferenza per tanti brevetti diversi, quante sono le specie di aerostati: e il Ministero della Guerra ammetteva che il pilota debba essere brevettato da una associazione aeronautica riconosciuta dallo Stato: che esso, comandante di bordo, sia il solo responsabile secondo la legge: e che le Autorità possano in ogni modo, prescindendo da qualsiasi considerazione tecnica, determinare le persone da escludersi. Con queste ultime risposte andavano del tutto d'accordo quelle della Commissione del Touring Club, la quale, dopo aver constatato che « il rilascio di brevetti di pilota è già entrato nella consuetudine sportiva » — aggiungeva: — « la Commissione ritiene utile di obbligare chiunque intenda navigare con un tipo di aerostato, ad ottenere il diploma di pilota pel tipo prescelto (sferico, dirigibile, aeroplano); ma la Commissione pensa che, almeno per ora, i brevetti di pilota dovrebbero essere rilasciati a cura delle società tecniche o sportive (1) a ciò autorizzate ».

(1) Sembra preferibile il sistema del conferimento dei brevetti di aviatore riservato ad una Commissione di Stato. A ciò tendono in Italia d'accordo i Ministeri della guerra e dei lavori pubblici.

Per dar modo agli aspiranti a questo brevetto di concorrervi non solo colla speranza di conseguirlo, ma anche con quella di poterne utilmente usufruire, il Meili (1) esprimeva il voto che all'uopo si instituissero appositi corsi d'insegnamento nei principali istituti di fisica e di meteorologia. E citava ad esempio, il sig. Deutsch de la Meurthe che donava nel 1908 mezzo milione di franchi e una rendita di centocinquanta mila franchi per la fondazione di un istituto aeronautico, e il sig. Basilio Zukaroff, residente a Parigi, che dotava con 700 mila franchi una scuola di navigazione aerea. Nè questi esempi restavano senza imitazione. Nel gennaio del 1910 la «Zeitschrift für das gesammte technische und gewerbliche Recht», annunciava che il laboratorio di areonautica sorto presso la Università di Gottinga con mezzi forniti dalla Società per la navigazione meccanica aerea, e da quella per l'incremento della fisica e della matematica relative all'industria della navigazione aerea, aveva ottenuto anche una larga sovvenzione dal Governo prussiano che vi avea conferita al prof. Prande una cattedra per l'insegnamento dell'areonautica. A questa istituzione seguiva presto quella di una cattedra dello stesso insegnamento presso la scuola di Charlottenburg. In Italia alla scuola militare di Tor di Quinto esistente dal 1908 e che ha già dato tanti buoni risultati, ed agli insegnamenti universitari speciali istituiti a Padova e in altre Scuole Universitarie, si aggiungevano una speciale scuola di aviazione stabilita dal giugno 1910 presso il nuovo aerodromo milanese, ed un'altra a Pordenone. Tali scuole, poste sotto il patronato della Società Italiana di Aviazione, hanno lo scopo di formare piloti aviatori e meccanici aviatori. Così ai progressi della costruzione, corrispondono quelli della locomozione; e mentre si modificano e si perfezionano le macchine destinate a librarsi nell'aria, si affinano e si addestrano anche le attitudini di chi vuol cimentarsi a governarle.

Non si è poi tardato a parlare di una intesa internazionale, sia circa il conferimento di brevetti che abbiano dovunque lo stesso riconoscimento, sia circa la determinazione di un minimo di condizioni che da cia-

(1) Meili, *I problemi giuridici della aviazione*; «Rivista delle Comunicazioni», febbraio 1910, pag. 112.

scuno Stato debbasi esigere per la loro concessione. A ciò accennavano anche il Meili (1) e il Pittard che scrive: » De même il faudra unifier les règles concernant l'aptitude du conducteur et créer un brévet de capacité valable dans tous les pays » (2).

Il Gemma, pur approvando il fine, avrebbe voluto conseguirlo senza sacrificio dell'autonomia d'iniziativa dei singoli Stati. A di lui avviso (3) « non è di competenza del diritto internazionale determinare le qualità professionali da richiedersi alle persone addette alla direzione o alla manovra dell'apparecchio ». Egli ammetteva che « nessuno possa spaziare sopra il territorio dell'Unione senza essere fornito almeno di quel minimo di capacità che è guarentigia contro i danni alle cose e, più, contro i pericoli alle persone ». Ma soggiungeva che « sarebbe eccessivo e sarebbe immeritata prova di sfiducia fra autorità autonome ed eguali fra loro, pretendere un controllo internazionale nel conferimento di questi certificati ». Al diritto internazionale deve bastare che « in nessun paese alla direzione di un aerostato sia posto chi non abbia conseguito un titolo legale di capacità ». In tale senso formulava il Gemma gli articoli 4 e 5 del suo progetto di Unione, proponendo che « ogni Stato contraente si impegni a comunicare agli altri un elenco annuale degli aerostati privati inscritti nel proprio registro, col relativo nome e numero d'ordine di inscrizione; e che ogni persona addetta alla direzione o alla manovra dell'aerostato debba essere fornita di un certificato di capacità aeronautica *rilasciato secondo le norme del rispettivo diritto nazionale* ».

Così voleva anche la Commissione Italiana del Touring Club, proponendo che i brevetti rilasciati da uno Stato abbiano efficacia inter-

---

(1) Meili, *loc. cit.*, pag. 117 e *Das Luftschiff*, etc. pag. 25. « Die sämtlichen Erfordernisse, von denen ich hier gesprochen habe, sollten, wenn immer möglich, international einheitlich aufgestellt werden. Auch ist ihre internationale Wirkung festzusetzen; aber vielleicht unter Wahrung gewisser Vorbehalte zugunsten einer Nachprüfung der Sache durch die einzelnen Staaten. Möglicherweise aber gelangt man zu einer internationalen Zentral Kontrollstelle ».

(2) Pittard, *loc. cit.*, pag. 4.

(3) Gemma, *loc. cit.*, pag. 9 e 16.

nazionale, almeno relativamente al tipo dell'areostato montato dal pilota portatore del brevetto. E nel medesimo senso si esprimeva il progetto del Fauchille del 1910, tanto per i certificati di navigabilità degli aerostati, quanto per i brevetti di capacità dei piloti e dei macchinisti, proponendo che: «les permis et les certificats délivrés dans un Etat contractant aient effet dans les autres pays».

Nè pare a primo aspetto che vi sia motivo ragionevole per disporre diversamente. Le condizioni di navigabilità di una nave marittima interessano anche la sicurezza delle navi degli altri Stati colle quali quella può incontrarsi in alto mare o in acque territoriali. Eppure nessuno penserebbe a sottoporre quelle condizioni ad una preventiva sorveglianza internazionale. La abilità dei capitani e dei piloti ha non minore importanza internazionale senza che per ciò si vogliano instituire dei brevetti internazionali di capitano di lungo corso o di pilota o sottoporre alla condizione di certe esigenze il riconoscimento del brevetto posseduto da un capitano o pilota straniero. In tali casi le ragioni della sicurezza giustificano nel diritto marittimo soltanto la esigenza del pilotaggio obbligatorio. Una applicazione più larga di tale ultima esigenza sembra dunque soddisfare completamente le necessità della sicurezza nel diritto aereo, senza ricorrere a brevetti internazionali od a riserve fatte e riconferme imposte nei varii paesi circa i brevetti stranieri; ma riconoscendo normalmente, a ciascun brevetto nazionale di pilota o di macchinista, un valore internazionale.

Ma quella che si potrebbe definire, quanto ai brevetti, la soluzione nazionale, non sembra più così preferibile, quando si esaminino da vicino taluni punti di divergenza dalla navigazione marittima che si presentano nella navigazione aerea. Poichè la prima si muove di regola *fuori* d'ogni territorio, e l'altra di regola *sopra* un territorio, è naturale che, mentre nella prima le attitudini tecniche di chi comanda e guida la nave interessano normalmente il solo Stato al quale la nave appartiene, nella seconda tutti gli Stati vi siano interessati per la tutela della rispettiva sicurezza. Ond'è che, nel regolare il conseguimento dei brevetti per la navigazione aerea, si debba conciliare la indipendenza dei singoli Stati, evitando la istituzione di uffici internazionali esclusivamente competenti per la concessione, colla tutela dei legittimi interessi della

collettività, fissando, per la efficacia internazionale dei brevetti, un minimo di condizioni, al di sotto delle quali i singoli Stati debbano impegnarsi di non scendere nei rispettivi ordinamenti.

A tal fine avrebbe provveduto il « Progetto di Convenzione internazionale » elaborato dalla Conferenza internazionale di Parigi del 1910. Secondo quel Progetto (art. 14) « le pilote, le chef mécanicien et les personnes appelées à les remplacer, devront être pourvus de brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité; en cas d'urgence, le pilote pourra choisir, pour le remplacer ou pour remplir les fonctions de chef mécanicien, des personnes pourvues de brevets délivrés ou rendus exécutoires par un autre Etat contractant ». Ciascuno Stato contraente potrebbe (art. 17) rendere esecutorii soltanto i brevetti conferiti da un altro Stato contraente; non sarebbe obbligato a riconoscere quelli conferiti ad un suo suddito da altri Stati contraenti, e, nella cerchia di tali Stati; l'esecutorietà non potrebbe essere negata al brevetto se non nel caso (art. 18) che fossero evidentemente venute a mancare in tutto od in parte le condizioni necessarie e constatate al momento del conferimento del brevetto. Tali condizioni sarebbero diverse, come diversi i brevetti, nel caso rispettivamente dei palloni liberi, dei dirigibili e degli areoplani (art. 15); ed il brevetto ottenuto per una categoria non servirebbe come abilitazione sufficiente per un veicolo d'altra categoria. — Il conferimento del brevetto seguirebbe (art. 15) ad un esame teorico e pratico subìto davanti una autorità dello Stato od una associazione aeronautica da questo abilitata. L'età minima per gli aspiranti al brevetto sarebbe fissata a 18 anni; e il documento dovrebbe essere accompagnato (art. 16) dalla fotografia e dalla firma dell'abilitato.

Le regole elaborate dalla Conferenza di Parigi sono restate allo stato di progetto, nè potrebbe prevedersi quali modificazioni saranno per subire alla riconvocazione della Conferenza. Ma intanto la spontanea elaborazione del diritto si svolge secondo lo stesso indirizzo verso lo stesso risultato, affermando la necessità dei brevetti e la loro specializzazione, e riconoscendo la competenza indipendente dei singoli Stati quanto alla concessione, ma subordinando il riconoscimento estraterritoriale di questa ad un minimo di condizioni mutabili agli

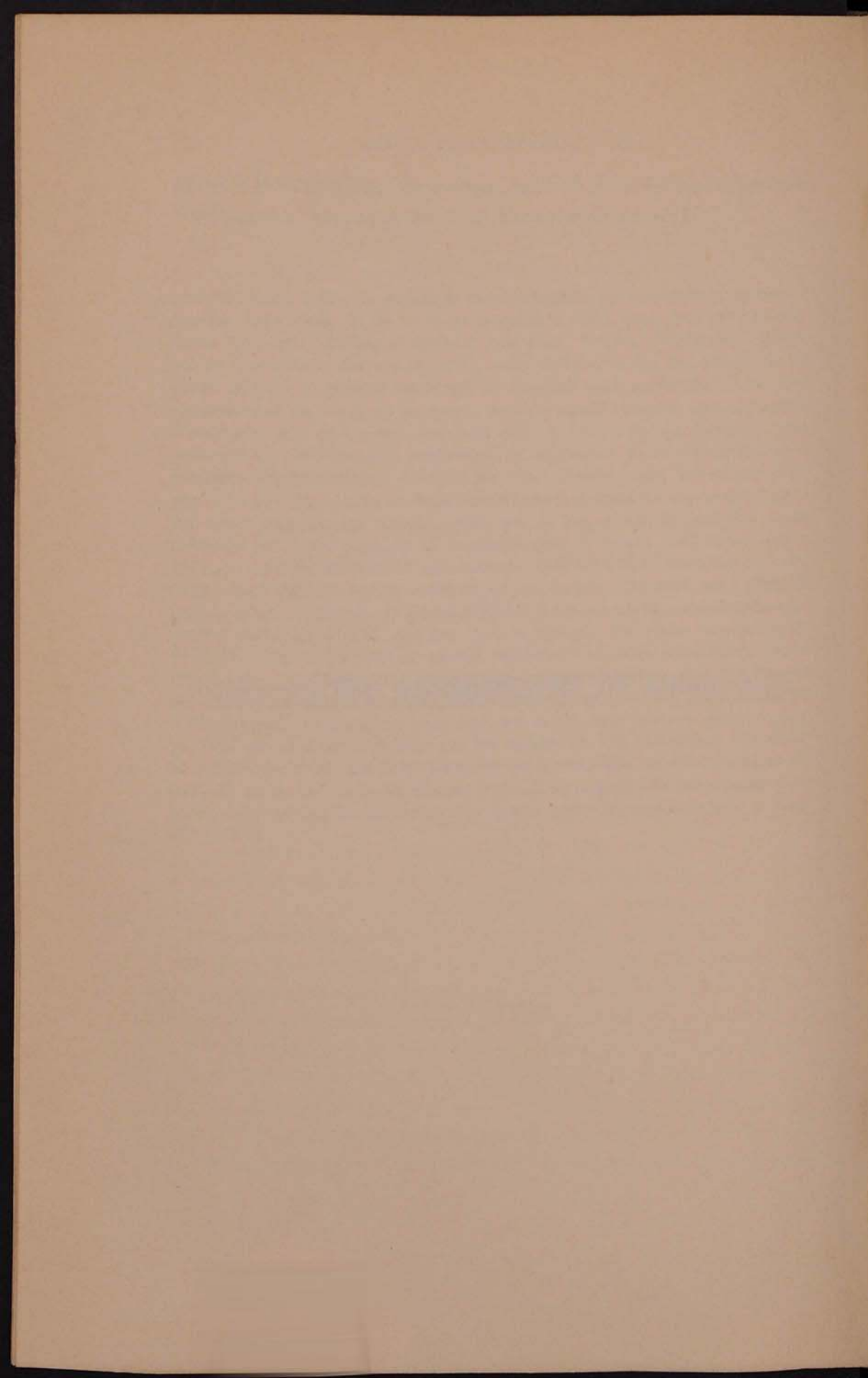
effetti dell'ordinamento territoriale, ma non riducibili agli effetti dell'ordinamento internazionale della locomozione aerea (1).

---

(1) V. nella « Revue juridique internationale de locomotion aérienne », janvier 1910, fasc. 31-33 e 33-34 e octobre 1910, pag. 285-287: *France, Ligue nationale aérienne* e *France, Aéro-Club*, Brevet, Réglement. Regole per la concessione dei tre brevetti, colla differenza che la concessione di quelli relativi ai palloni liberi ed ai dirigibili può essere fatta « à tout candidat âgé de vingt et un ans », mentre quello relativo agli apparecchi d'aviazione non può essere concesso che « à tout aviateur *français* ayant accompli les performances conformes au réglement de la fédération aéronautique internationale ». Questa poi (V. « Revue » cit., novembre 1910, pag. 317, 8) nella seduta di Parigi del 28 ottobre 1910, ha approvato il testo dei nuovi regolamenti internazionali per le tre specie di brevetti. L'età richiesta per poter aspirare al conseguimento, è fissata indistintamente a 18 anni, mentre, secondo il regolamento dell'Aéro-Club francese, non era fissata l'età minima per gli aviatori, ed era fissata a 21 anni per i piloti di palloni liberi o dirigibili. D'altronde non è fatta per alcun candidato la condizione della nazionalità, ma per tutti si richiede che siano « ressortissant de la jurisdiction du pouvoir sportif régissant l'aviation dans chaque pays répresenté à la Fédération aéronautique internationale » Nel proclamare poi queste condizioni adottate uniformemente per tutti i paesi aderenti, il regolamento aggiungeva: « Ce sont des conditions *minima*, chaque pays pouvant en augmenter à leur gré les exigences. Ces conditions entreront en vigueur le 15 février 1911. Le texte des brevets sera en deux langues: en français et en la langue de chaque pays. Il sera ajouté en six langues une petite note priant les autorités des divers pays de reserver bon accueil aux pilotes ».

XIV.

Nazionalità ed identificazione dell'areostato.

XIV.

Nazionalità ed identificazione dell'areostato.

Quanto più facile e rapido è lo spostamento degli areostati da territorio a territorio, tanto più necessaria apparisce l'adozione di norme analoghe a quelle vigenti nel diritto marittimo, circa la loro identificazione nazionale ed individuale. Ogni aerostato, come ogni nave, dovrebbe essere giuridicamente legato ad un territorio, mediante il vincolo di nazionalità, vincolo subordinato, come per le navi, a talune ben determinate condizioni circa la proprietà, e risultante in modo indubbio da prove esistenti costantemente a bordo della nave. In questo senso era concepito il progetto del von Bar del 1910, che disponeva: « Ne seront inscrits dans les régistres d'un Etat que les aérostats dont les propriétaires sont nationaux ou des sociétés ayant leur siège dans cet Etat. Sont de même nationaux les aérostats appartenants à des propriétaires qui sont sujets de l'Etat. » (1)

Tale doveva essere uno dei punti fondamentali della Unione Internazionale di Aviazione secondo il Gemma (2). Ed appunto la necessità della certezza assoluta circa la nazionalità degli aerostati, lo induceva sopratutto ad invocare la stipulazione di una Convenzione Internazionale. « Che ogni apparecchio, — egli scriveva, — debba rivestire un preciso carattere nazionale e che su questo non abbiano a sorgere perplessità, è cosa che non sembra poter seriamente mettersi in

---

(1) Von Bar, *Projet de Reglèment. Etat de paix*, Art. 1, **Annuaire de l'Institut de Dr. Int.** 1910 pag. 317.

(2) Gemma, *Prime linee*, ecc. Verona 1910, pag. 8 e 15 art. 2.

dubbio. È però altrettanto vero che, se nel determinare la nazionalità dell'apparecchio, gli Stati non si mettono d'accordo su certi criteri fondamentali, potranno ripetersi gli inconvenienti che già oggi il diritto deve deplorare nei riguardi della cittadinanza degli individui » (1).

Perciò giustamente egli insisteva nella proposta della Unione Internazionale, e in particolare nell'invocare un accordo universale relativo alla nazionalità degli apparecchi, rispetto alla quale è sopratutto necessaria la formazione di un diritto uniforme. Fra i criterii che potrebbero adottarsi per il conferimento della nazionalità agli apparecchi, il Gemma vorrebbe poi mettere senz'altro da parte quello dedotto dal luogo e dal materiale di costruzione, e quello derivato dalla cittadinanza degli aviatori, per far prevalere invece quello della nazionalità dei proprietarii. Da ciò derivava l'articolo II° dello « schema di regolamento internazionale », proposto dal Gemma: « Nessun areostato può esser privo di nazionalità. Per la nazionalità dell'areostato è indifferente il luogo ed il materiale di costruzione. Essa viene determinata dal possesso; epperò: se un aerostato è posseduto da uno Stato sia a titolo demaniale che patrimoniale, la sua nazionalità sta in relazione collo Stato al quale l'areostato appartiene; se è posseduto da privati, la sua nazionalità è determinata dalla cittadinanza del proprietario o del maggior numero dei proprietari. In questo caso però non può essere di cittadinanza diversa chi assume la responsabilità della direzione e della manovra, mentre nulla rileva la diversa cittadinanza degli altri aeronauti o passeggieri ».

La nazionalità del comandante sarebbe dunque, negli aerostati, come nelle navi mercantili, non già un elemento determinante, ma una conseguenza necessaria ed obbligatoria della nazionalità dell'apparecchio. Tale criterio prevaleva nel Congresso giuridico internazionale di Verona colla approvazione dei seguenti voti:

1. che ogni aeronave debba avere una nazionalità e debba portarne con sè le prove;

---

(1) V. A. Henry Coüannier, *De la nationalité et du domicile des aéronefs*. « Rev. jurid. int. de la locomotion aérienne », juin 1910, pag. 165, 7.

2. che il criterio di determinazione della nazionalità sia identico per tutti gli Stati:

3. che il criterio di determinazione preferibile sia quello della nazionalità del proprietario.

Con questi voti andava d'accordo anche il progetto del Fauchille del 1910, che disponeva nell'art. 2: « tout aérostat doit avoir une nationalité. La nationalité des aérostats publics est celle de l'Etat au service duquel ils sont affectés. Celle des aérostats privés est déterminée par celle de leur propriétaire ».

Nel medesimo senso erano concepite le risposte delle Potenze aderenti alla Conferenza di Parigi del 1910. Il Governo francese era senz'altro in favore della proposta del Fauchille. Il Governo del Lussemburgo volea far dipendere la nazionalità dell'aerostato, dalla nazionalità comune del proprietario, del capitano e dei tre quarti dell'equipaggio; ma evidentemente i due ultimi elementi, dovevano considerarsi come conseguenze del primo e quali condizioni perchè il primo potesse continuare a produrre i suoi effetti. Il principato di Monaco limitavasi a domandare la formulazione di regole analoghe a quelle vigenti circa la determinazione della nazionalità delle navi. La Granbretagna riconosceva la necessità di certezza circa la nazionalità; ma proponeva che la discussione circa i criteri migliori per determinarla, fosse lasciata in tutto alla prossima conferenza. La Danimarca avrebbe voluto che gli apparecchi da dichiararsi nazionali appartenessero per almeno due terzi a cittadini od a persone domiciliate nello Stato da non meno di cinque anni, od a società aventi la propria sede nello Stato. I varii ministeri italiani erano d'accordo nel volere determinata la nazionalità in modo che coincidesse con quella del proprietario; il Ministero della Marina avrebbe voluto aggiungere anche talune regole circa la nazionalità dell'equipaggio; e quello della Guerra volea subordinare alle condizioni della residenza per sei mesi nel territorio e della autorizzazione del Governo, il mutamento di nazionalità di un apparecchio. La Commissione italiana del Touring Club, oltre che per ragioni d'ordine giuridico e politico, riteneva, anche per motivi turistici, che l'areostato debba avere una nazionalità; e ciò affinchè sia suscettibile di una identificazione obbligatoria

ed autentica, necessaria per ottenere le facilitazioni turistiche di transito e di dogana. Fra i varii criteri che potrebbero adottarsi per determinare la nazionalità, la Commissione voleva escludere assolutamente come norma internazionale, quello del domicilio del proprietario, «perchè il criterio giuridico del domicilio varia da legislazione a legislazione, e una stessa persona può essere ritenuta domiciliata da due Stati diversi presso ciascheduno di essi; ed è utile non far risorgere in questa materia i conflitti di leggi così frequenti nel diritto privato relativamente al domicilio». Dopo aver escluso però il criterio del domicilio del proprietario, la Commissione non si pronunciava per un altro criterio unico da adottarsi in modo uniforme, ma voleva lasciare che «ogni Stato, determinasse le condizioni che crede preferibili per la concessione della nazionalità» (1).

I conflitti, malgrado questa larghezza di scelta delle condizioni lasciata al diritto dei singoli Stati, avrebbero potuto egualmente evitarsi secondo quella Commissione, stabilendo che «la immatricolazione nei registri di uno Stato non possa farsi se non per gli aerostati mai prima immatricolati presso nessuno Stato, o per quelli che dimostrino di aver fatto cancellare altra precedente immatricolazione in altro Stato»; e che «la cancellazione dai registri di uno Stato non possa farsi che per gli aerostati non più atti alla navigazione, o, per gli altri, sotto condizione di altra immatricolazione in altro Stato».

Del resto, sia per la legislazione uniforme, quando fosse preferita in tale argomento, sia per la sola legge nostra quando si adottasse la larghezza di criteri individuali preferita dalla Commissione del Touring Club, potrebbero utilmente riprodursi in tale argomento, come rispondenti a tutte le esigenze di chiarezza e di garanzia dei singoli Stati, le disposizioni dell'al. 1° dell'art. 40 del nostro Codice per la Marina mercantile, conservando l'assimilazione ai cittadini degli stranieri domiciliati (e non di quelli residenti) da cinque anni, in quanto si riferisce alla proprietà dei palloni liberi o dirigibili, ed escludendo anche l'assimilazione degli stranieri domiciliati in quanto riguarda la proprietà degli apparecchi d'aviazione.

---

(1) Così il Coüannier, loc. cit., pag. 167.

Il Progetto di convenzione elaborato dalla Conferenza di Parigi del 1910, ammetteva che (art. 3) «pour la détermination de la nationalité des aéronefs, la legislation de chaque Etat contractant s'attache soit à la nationalité de leur propriétaire, soit au domicile du proprietaire sur son territoire», ed aggiungeva: «l'Etat peut d'ailleurs exiger que son national soit en même temps domicilié sur son territoire ou encore admettre les étrangers domiciliés aussi bien que les nationaux; si l'aéronef appartient à une société anonyme ou par actions, il ne pourra lui être conféré que la nationalité de l'Etat sur le territoire duquel la société a son siège social; dans le cas où l'aéronef appartient à plusieurs propriétaires, la quote-part des propriétaires, qui sont nationaux de l'Etat ou qui sont domiciliés sur le territoire de cet Etat, doit être au moins de deux tiers». Ad evitare i conflitti era poi disposto che (art. 4) «Tant que l'aéronef possédera, conformément à l'article 3, la nationalité de l'un des Etats, contractants, aucun des autres Etats ne pourra lui conférer la sienne»; e che (art. 5) «un aéronef perdra sa nationalité lorsque les conditions moyennant lesquelles elle lui a été conférée, cesseront d'exister».

Alla nazionalità dell'apparecchio deve corrispondere, come per le navi, la immatricolazione nei registri dello Stato al quale l'apparecchio giuridicamente appartiene e nel quale si trova il suo porto di residenza. Da ciò derivano la necessità della iscrizione e il carattere di elemento di prova della nazionalità che a tale iscrizione deve essere attribuito.

«Les aérostats affectés au transport de personnes ou de marchandises, — proponeva il von Bar (1) — doivent être inscrits dans des régistres officiels; l'aérostat inscrit dans le régistre officiel d'un Etat est réputé navire aérien national du dit Etat». Tali inscrizioni, costituendo una indicazione della nazionalità, il Gemma proponeva nel suo progetto di Unione (art. IV) «che ogni Stato contraente si impegnasse a comunicare agli altri una lista annuale degli aerostati privati inscritti nel proprio registro, col relativo nome e numero d'iscrizione». In questo

(1) VON BAR, Art. I, §§ I e II del suo progetto di regolamento. Vedi *Annuaire* l. c.

senso il Congresso di Verona esprimeva il voto « che la nazionalità debba risultare dalla immatricolazione e annotazione nei pubblici registri ». Così il progetto del Fauchille (art. 3): « Tout aérostat doit être immatriculé sur une liste dressée par l'autorité publique de l'Etat dont il dépend, ou du pays où réside son propriétaire: l'immatriculation indiquera le nom et l'espèce de l'aérostat, le nom et l'adresse de son propriétaire; la législation de chaque Etat fixe les lieux où les immatriculations doivent être faites et l'autorité qui en est chargée; les différents États échangeront entre eux les listes des aérostats inscrits » (1).

La Russia, nelle proposte relative al programma della Conferenza di Parigi, ritenendo necessaria la immatricolazione dell'aerostato nel paese d'origine, proponeva che in quella venisse indicato il carattere pubblico o privato, il nome o numero dell'apparecchio, il nome del proprietario e del pilota responsabile, il sistema dell'apparecchio, il luogo di residenza, il numero delle macchine, la loro forza e la capacità dell'aerostato. Gli elenchi ufficiali degli aerostati, fatta eccezione da quelli militari, dovrebbero, secondo quelle risposte del governo russo, essere periodicamente pubblicati e scambiati fra i Governi per via diplomatica.

In ciò concordavano anche le proposte austro-ungariche e danesi. Il Governo svizzero invece giudicava non necessari, così la pubblicazione, come lo scambio fra gli Stati, degli elenchi ufficiali degli aerostati; ed opinione eguale era espressa dal Ministero dell'Interno d'Italia, discorde su questo punto dai Ministeri della Guerra e della Marina, e meno completamente da quello dei Lavori Pubblici, secondo il quale « finchè resti limitato il numero degli aerostati, la comunicazione degli elenchi potrebbe farsi senza inconvenienti ». Col Ministero dell'Interno, andava d'accordo nel non ritenere necessarii la pubblicazione e lo scambio tra gli Stati dell'elenco ufficiale degli areostati, la Commissione italiana del Touring Club, secondo la quale: « la immatricolazione degli areostati privati deve essere subordinata alla loro navigabilità e a quelle condizioni, che ogni Stato crederà di porre,

(1) V. *Annuaire* cit., pag. 503.

specialmente se sarà accolto il principio che la immatricolazione attribuisce la nazionalità ».

Secondo il progetto di Parigi lo Stato che attribuisse la propria nazionalità ad un aerostato, dovrebbe farlo iscrivere nel proprio registro-matricola; e nel caso che l'areostato avesse il suo porto di residenza nel territorio di un altro Stato contraente, questo Stato dovrebbe esserne avvisato immediatamente dopo l'iscrizione (art. 6). Questa (art. 7) dovrebbe contenere una descrizione dell'aeronave ed indicare il numero od altro segno di identificazione dato all'apparecchio dal costruttore, la marca nazionale preveduta dall'annesso *a* (1), il numero d'immatricolazione, il posto di residenza, il nome, la nazionalità e il domicilio del proprietario e la data dell'iscrizione. Il certificato di nazionalità (art. 8) consisterebbe poi in un estratto dal registro, riproducente le menzioni richieste per ottenervi la immatricolazione.

Alle prove della nazionalità e della identità degli areostati, esistenti nel territorio dello Stato rispettivo, e riassumentisi nella immatricolazione, devono corrispondere equivalenti prove della identità e della nazionalità dell'aerostato a bordo del medesimo, in modo corrispondente alle carte di bordo delle navi mercantili. Al Congresso di Verona andavano d'accordo in questo senso le proposte del Pittard con quelle del Gemma. Il primo (2) riconosceva che « les aéronefs devront avoir une nationalité et pouvoir en justifier à toute réquisition par des papiers de

(1) Annexe *a*, *Procès Verbaux* citati, pag. 199: « La marque de nationalité prévue à l'art. 10 sera représentée par des lettres majuscules de caractères latins indiquées ci-après: Allemagne *D*; Autriche *A*; Belgique *B*; Bulgarie *BG*; Danemark *DM*; Espagne *E*; France *F*; Grande-Bretagne *GB*; Hongrie *H*; Italie I; Monaco *MC*; Pays Bas *NL*; Portugal *P*; Roumanie *RM*; Russie *R*; Serbie *SB*; Suède *S*; Suisse *SS*; Turquie *T*. — Les lettres et chiffres représentant la marque de nationalité et le numéro d'immatriculation devront être lisibles à la plus grande distance possible et avoir, dans tous les cas, une hauteur minima de 65 centimètres. Ces lettres et chiffres auront en largeur les deux tiers et en épaisseur du trait le sixième de leur hauteur. Ils seront de couleur noire sur fond blanc et appliqués sur le corps même des aéronefs, à une place choisie de telle façon que ces signes distinctifs soient lisibles en marche ».

(2) PITTARD, *Rapporto citato*, pag. 4.

bord ». Il Gemma proponeva (1) che « la nazionalità dell'areostato dovesse essere provata mediante un atto di nazionalità da rilasciarsi, in conformità del diritto locale, dal competente Governo ».

Il progetto del Fauchille più chiaramente disponeva (art. 16): « Tout aérostat privé doit avoir à bord et présenter à toute réquisition: 1° le permis de circulation; 2° le certificat de capacité du pilote; 3° s'il transporte des marchandises, un manifeste établi dans les conditions prévues à l'article suivant (2); 4° — Un livre de bord où seront inscrits les noms du pilote et des hommes d'équipage, les noms, professions, et domicile des voyageurs, ainsi que les évenements intéressants du voyage; le livre de bord est seul exigé des aérostats publics ».

Fra gli Stati aderenti alla Conferenza di Parigi, taluni, come il Lussemburgo, si riferivano senz'altro al progetto Fauchille; taluni altri erano anche più precisi ed esigenti sotto questo rapporto. Il Governo russo voleva che, oltre al permesso di navigazione sotto bandiera nazionale, l'areostato portasse l'elenco del personale, il giornale di bordo, la determinazione precisa del carico e l'elenco degli apparecchi telegrafici e fotografici che fosse stato eventualmente autorizzato ad imbarcare; e, fatta eccezione del giornale di bordo, voleva che tutti gli altri documenti fossero redatti, per maggiore facilità di ispezione, in due lingue, quella francese e quella nazionale. Il Governo del principato di Monaco proponeva che, oltre ai documenti relativi alla nazionalità, l'areostato avesse a bordo anche le indicazioni relative al proprietario o all'armatore, e all'indole della navigazione, al brevetto del pilota, al luogo della partenza e a quelli degli ultimi approdi. Il Governo britannico, in relazione a questi ultimi, voleva espressamente riservata per gli Stati di approdo la facoltà di esigere, dopo opportuna notificazione preventiva agli altri Stati, la esibizione della patente di sanità. Il Mini-

(1) Gemma, art. 3 dello Schema di regolamento internazionale.

(2) « Art. 17. — Nulle formalité n'est imposée aux aérostats qui quittent le territoire sans marchandises. Au contraire, les aérostats chargés de marchandises, doivent se munir d'un manifeste établi au lieu de leur chargement et visé par l'autorité fiscale compétente. La police et les agents du fisc auront, dans tous les cas, la faculté de visiter les aérostats au départ.

stero italiano dei Lavori Pubblici, s'accontentava dell' estratto dell'atto di immatricolazione, del permesso di circolazione, concesso all'areostato, e del brevetto di aeronauta del pilota; il Ministero dell'Interno voleva che, fra le carte di bordo, si trovasse anche il permesso di circolazione e il certificato di capacità del conduttore; il Ministero della Marina proponeva che, oltre ad esigere a bordo un documento che provi il diritto di portare quella bandiera, si richiedessero, anche il ruolo di equipaggio e i documenti doganali relativi al carico; il Ministero della Guerra esigeva, oltre al certificato di nazionalità ed al permesso di circolazione, l'indicazione del numero delle persone e della quantità del carico esistente a bordo, e il giornale di bordo, tenuto al corrente di dodici in dodici ore, e colle dichiarazioni fatte nei luoghi di approdo precedenti. La Commissione del Touring Club Italiano, riteneva infine che, a bordo degli areostati fossero da prescrivere i documenti seguenti: 1° Certificato di immatricolazione; 2° Atto di nazionalità; (1) 3° Permesso di navigazione; 4° Ruolo di equipaggio con brevetti di pilota del personale tecnico viaggiante; 5° Giornale di bordo; 6° Eventualmente la patente di sanità; 7° I documenti doganali; 8° Il trittico od altro documento equivalente (2).

È naturale poi che, oltre a tutte queste prove della propria identità, l'areostato debba portare anche quei segni visibili che ne sono la indicazione immediata fino a prova contraria.

La bandiera, che è indicazione di nazionalità, od altro segno equivalente, e il nome che è indicazione di individualità, corrisponderanno per gli areostati, più ancora che per le navi, ad una necessità del commercio interno ed internazionale, e dovranno avere quelle par-

---

(1) V. anche Coüannier, loc. cit., pag. 168, 9.

(2) Il progetto della Conferenza di Parigi, (art. 26 e 27), limitando la uniformità delle regole relative alle carte di bordo agli apparecchi destinati a circolazione internazionale, disponeva: « Le livre de bord devra contenir les indications suivantes: la catégorie à laquelle appartient l'aéronef; sa marque de nationalité; le lieu et le numéro de son immatriculation, le nom, la nationalité, la profession et le domicile du propriétaire. — Chaque Etat demeure libre de régler les conditions dans lesquelles devra être tenu le livre de bord pour les appareils d'aviation en tant qu'ils circulent exclusivement sur son territoire ».

ticolari modalità che corrispondano il più possibile, al bisogno della indicazione visibile a distanza e percepibile nonostante la rapidità del passaggio o dell'incontro.

Lo *schema* proposto dal Gemma al Congresso di Verona, riteneva « obbligatorio (art. 3) per ogni areostato un nome distintivo, un numero corrispondente alla inscrizione nel registro nazionale, e la chiara ostensione di una bandiera nazionale, della forma e colori prescritti dal diritto nazionale », giudicando che: « la mancanza di tal segno, o la sua simulazione, o la falsa dichiarazione di nazionalità, possano giustificare, in qualunque territorio degli Stati contraenti, il sequestro dell'aerostato; e ciò senza pregiudizio di qualsiasi altra sanzione o penalità comminata dal rispettivo diritto locale ».

Più brevemente disponeva il Progetto del von Bar (art. 1 §. 4) che: « chaque aérostat portera une enseigne et pavillon indiquant la nationalité et le port d'attache; il portera de même un numéro et un nom spécial ». Così secondo il « Comité de doctrine allemand » del « Comitato giuridico dell'aviazione »: « Tout aérostat doit porter comme enseigne le drapeau national de son Etat; les drapeaux des divers Etats doivent non seulement se distinguer par les couleurs mais aussi par la forme. De même les aérostats publics doivent être reconnaissables à leur drapeau » (1).

Il Coüannier dissentiva da queste proposte in quanto si riferivano alla bandiera: « Contrairement à l'opinion généralement exprimée — scriveva egli (2) — nous ne croyons pas qu'il faille imposer aux aéronefs l'obligation de porter le pavillon national. Cette solution a été adoptée jusqu'ici par pure assimilation; elle est contraire aux necessités de la locomotion aérienne. Sur le ballon libre, le pavillon ne flotte pas: il tombe le long du filin qui l'attache..... le pavillon..... est donc inutile. On a proposé de peindre les couleurs nationales sur l'enveloppe des..... ballons libres et dirigeables. Cette solution fait naître un autre inconvénient. Les constructeurs déclarent qu'il est déjà très difficile

(1) Le Code de l'Air, « Revue jurid. de la locom. aérienne », Juin 1910, pag. 171-2.

(2) L. c. pag. 167,8.

de maintenir étanches des enveloppes jaunes, et que ce serait folie de songer à enduire celles-ci de colorants susceptibles de les attaquer. Enfin sur les aéroplanes actuels, l'existence d'un pavillon flottant au vent, serait une source de dangers. L'équilibre de ces appareils n'est possible que si le pilote est en mesure de régler comme il lui convient l'inclinaison des surfaces qui s'offrent au vent..... Il est donc impossible..... de décréter l'emploi obligatoire du pavillon national. Disons que tout aéronef devra porter une marque distinctive établissant sa nationalité et laissons aux tecniciens le soin de définir, suivant l'appareil, les caractères de cette marque ». Con queste proposte va d'accordo, quanto agli aerostati privati, il progetto del Fauchille (art. 4), secondo il quale « chaque aérostat doit avoir, rivée a sa nacelle, une plaque d'identité mentionnant le nom et la résidence du propriétaire, le nom du constructeur et le numéro de fabrication. Il portera, d'autre part, de façon apparente, sur son enveloppe: 1° Une lettre correspondant au pays où il a été inscrit; 2° Une lettre correspondant à la circonscription où il a été immatriculé; 3° Un chiffre reproduisant le numéro d'inscription sur la liste (1). Le pavillon national indiquera le caractère public des aérostats » (2).

Le proposte dei varii progetti dianzi ricordati, fra loro si completano, salvo la riserva del Fauchille circa la bandiera, riserva che mi parrebbe opportuno sostituire aggiungendo alle proposte del von Bar e del Gemma una distinzione fra le bandiere, simile a quella che esiste nei rapporti marittimi fra le bandiere delle navi di Stato e quelle delle navi private, e, come proponeva il Governo danese, una espressa proibizione di mostrare una bandiera diversa da quella del paese cui l'aerostato appartiene. Tali norme poi, ammesse come fondate le obbiezioni mosse dal Coüannier all'uso della bandiera sugli areostati, dovrebbero applicarsi analogamente alla scelta ed alle distinzioni dei segni equipollenti alla bandiera che fossero per essere preferiti come

(1) Quanto alle possibili coincidenze di nome e ai modi di evitarle, vedi G. Bonnefoy, *Le Code de l'air*. Paris, Rivière, 1909, pag. 107, 8.

(2) Le obbiezioni all'uso della bandiera fatte dal Coüannier consiglierebbero anche per gli aerostati pubblici l'adozione di un segno speciale diverso dalla bandiera.

praticamente più adatti alle condizioni ed alle esigenze della locomozione aerea.

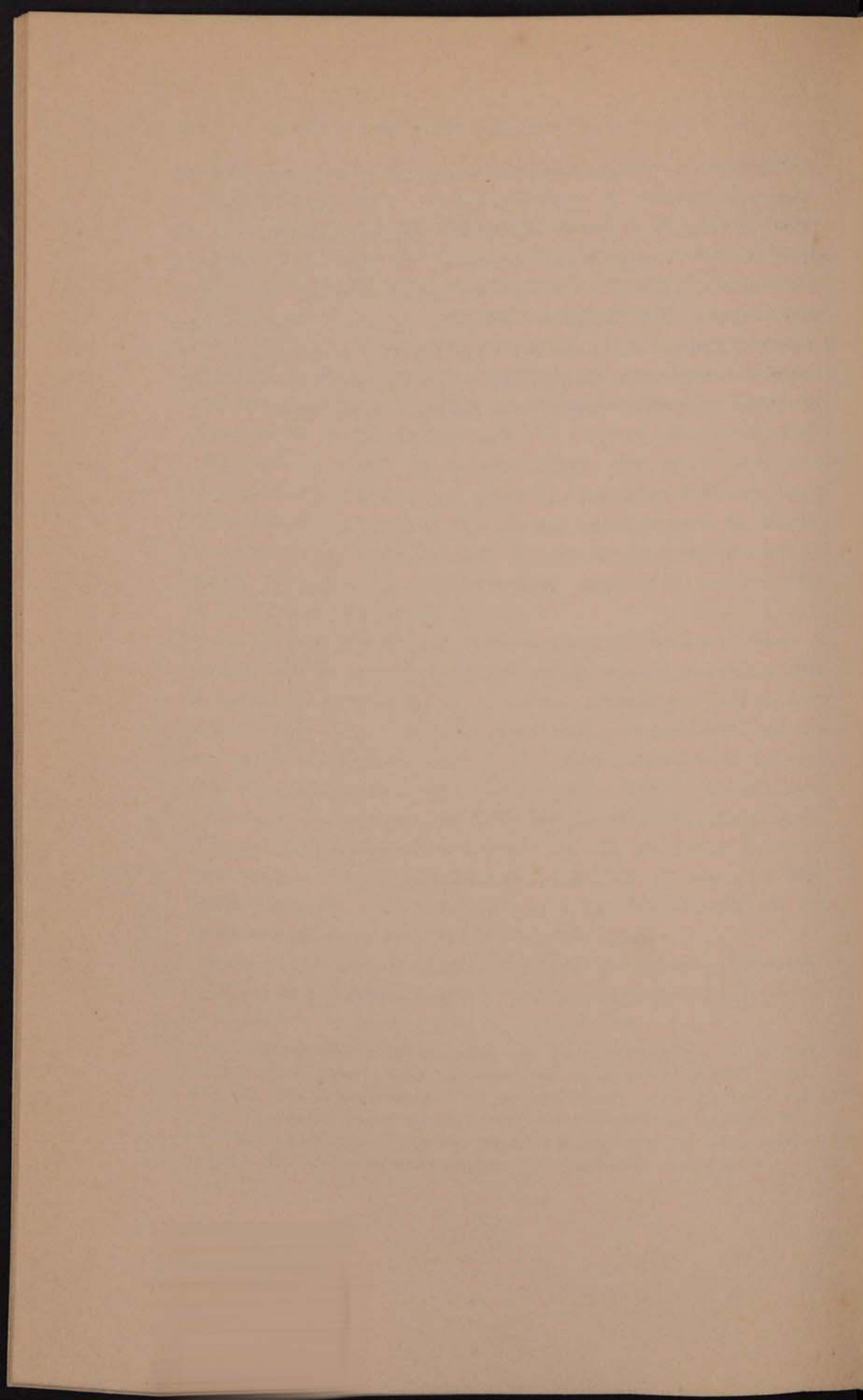
Fra le varie Potenze rappresentate alla Conferenza di Parigi, la Russia adottava le proposte del Fauchille, quanto alla limitazione della bandiera agli aerostati pubblici ed al nome scritto sul veicolo in modo evidente. E corrispondeva meglio alle esigenze della nuova locomozione ed al suo carattere internazionale, richiedendo che la nazionalità fosse mostrata esteriormente con segni distintivi di dimensioni fisse, ed esigendo, come per le carte di bordo, la redazione in due lingue, la nazionale e la francese, così per il nome, la sua scrittura anche in caratteri latini, oltrechè in quelli, eventualmente diversi, usati nel paese di nazionalità dell'areostato. La Granbretagna proponeva un sistema internazionale di identificazione e di numerazione, secondo la proposta avanzata già due anni prima dal Meili, che avrebbe voluto completarlo con un Ufficio internazionale di controllo (1).

Fra le proposte italiane, erano notevoli quelle del Ministero dei Lavori Pubblici, secondo le quali si sarebbe dovuto provvedere perchè le bandiere variassero da Stato a Stato, oltrechè per i colori, anche per la forma. Il medesimo Ministero proponeva inoltre che ogni pallone portasse il proprio numero e il numero indicatore della località dove è il suo bacino; che gli areoplani portassero il numero sui timoni, e che ogni aerostato portasse anche una placca fissata definitivamente al momento della immatricolazione, così da non poter essere più tolta. Quanto al nome dell'areostato, si sarebbe dovuto provvedere perchè fosse scritto con lettere di proporzioni limitate, così da non produrre confusione colle iscrizioni regolamentari.

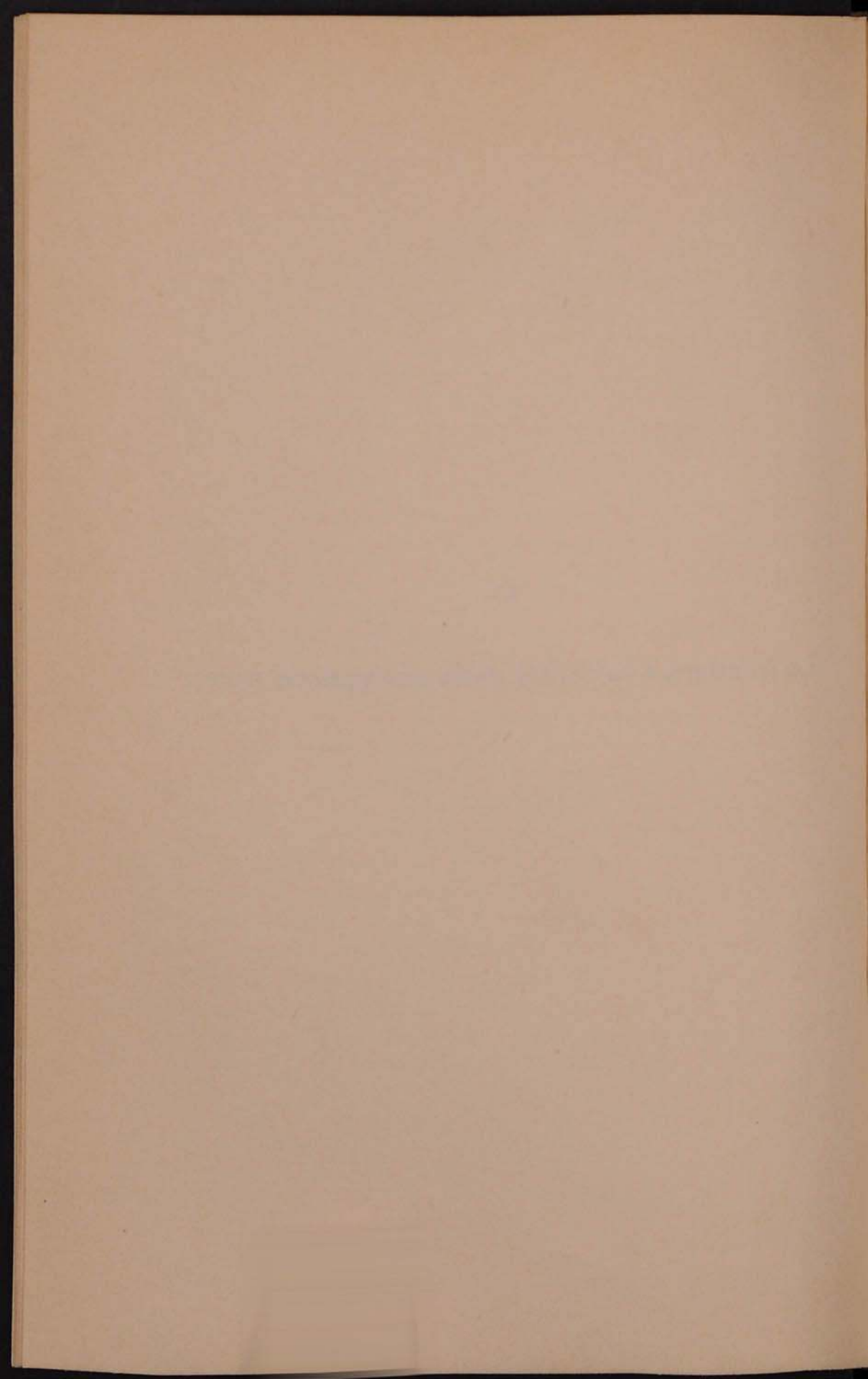
Tutti si sono mostrati dunque d'accordo per ritenere desiderabile, come scriveva il Buzzatti, che sia adottato un sistema internazionale

---

(1) « Die sämtlichen Erfordernisse, von denen ich hier gesprochen habe, sollten, wenn immer möglich, international einheitlich aufgestellt werden. Auch ist ihre *internationale* Wirkung festzusetzen, aber vielleicht unter Wahrung gewisser Vorbehalte zugunsten einer Nachprüfung der Sache durch die einzelnen Staaten. Möglicherweise aber gelangt man zu einer internationalen Zentral-kontrollstelle ». MEILI, *Das Luftschiff*, ecc., pag. 25.

di identificazione, specialmente per gli areostati in marcia, e che siano scelti segni quanto è più possibile evidenti e distinguibili anche a grandi distanze. In rapporto con queste peculiari necessità, si va delineando, fra le proposte degli studiosi e dei Governi, la tendenza a riconoscere egualmente necessari così per gli aerostati come per le navi, i segni di identificazione nazionale, e quelli di identificazione individuale; ma nel tempo stesso è manifesta la tendenza a modificare i segni di identificazione degli aerostati in rapporto colle condizioni ed esigenze particolarmente diverse della loro locomozione.

XV.

La frontiera e la polizia della navigazione aerea.

XV.

La frontiera e la polizia della navigazione aerea.

Se dall'esame della condizione giuridica dell'aerostato, in se considerato, si passa a quello delle norme che devono regolare l'esercizio della sua facoltà di locomozione e della sua funzione quale mezzo di trasporto, due analogie di diritto e di fatto si presentano anzitutto alla mente. L'analogia di diritto riguarda l'indole intima dei rapporti provocati dall' esercizio della locomozione aerea, che sono così strettamente analoghi ai rapporti corrispondenti derivanti dall'esercizio delle altre forme di locomozione, da prestarsi naturalmente anche ad una stretta analogia di regole e di soluzioni. L'analogia di fatto riguarda un fenomeno costante nella esplicazione di tutto il diritto amministrativo internazionale, in quella parte che si riferisce al coordinamento delle comunicazioni e dei trasporti.

Lo sviluppo delle norme internazionali vi si effettua progressivamente con questo ordine: precedono le regole relative al coordinamento tecnico; seguono quelle relative al coordinamento giuridico, in quanto questo interessa gli Stati dal punto di vista politico, amministrativo e doganale; e vengono da ultimo le regole coordinate ed unificate relative ai diritti degli individui ed ai loro rapporti connessi coll'esercizio di una data forma di comunicazione e di trasporto.

Tale è stato l'ordine di sviluppo del diritto postale e del diritto ferroviario internazionale; tale sarà, secondo quanto può giudicarsi dalle sue prime manifestazioni, lo sviluppo del diritto internazionale della locomozione aerea.

In cospetto di questa nuova locomozione, ciascuno Stato si preoccupa prima di tutto della difesa della frontiera; e poichè, in rapporto colla locomozione aerea, la frontiera non può essere una linea circondante e delimitante il territorio dello Stato alla sua periferia, ma è la superficie tutta del suolo insieme coll'aria da questo direttamente occupata e dominata, così alla difesa della frontiera dovrà provvedersi in due modi: vietando a tutti gli aerostati stranieri le regioni aeree soprastanti a fortezze e ad altre località interessanti la difesa nazionale, e interdicendo del tutto agli aerostati militari stranieri la supercircolazione del proprio territorio. A tali necessità provvederebbero gli articoli VI e VII proposti nello schema di convenzione del Gemma, secondo i quali: « ogni Stato potrà prendere tutti i provvedimenti relativi alla sua sicurezza militare, doganale e sanitaria e in particolare alla repressione dello spionaggio » e « gli aerostati demaniali e militari non potranno mai in tempo di pace, sorpassare, a qualsiasi altezza, i confini territoriali degli Stati cui appartengono ». Per effetto delle stesse considerazioni, il Fauchille proponeva fino dal 1901 (1) e il von Bar ne riproduceva la proposta nel 1910, che i palloni frenati non potessero essere stabiliti a meno di 1500 metri dalla frontiera di un altro Stato.

Nel 1910 il Fauchille concretava così le sue proposte, poco prima della Conferenza di Parigi (2): (art. 7) ..... « Les Etats gardent les droits nécessaires à leur conservation....., »; — (art. 8) « Pour sauvegarder leur droit de conservation, les Etats peuvent fermer à la circulation certaines régions de l'atmosphère. Ils ont notamment le droit d'interdire la navigation au dessus ou aux alentours des ouvrages fortifié »; — (art. 10) « Les aérostats militaires et de police ne peuvent franchir la frontière de leur pays qu'avec l'autorisation du pays au dessus duquel il veulent circuler où dans lequel ils se proposent d'atterrir »; — (art. 19) Chaque Etat peut interdire l'atterrissage des aérostats

---

(1) FAUCHILLE, *Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats.* « Rev. gen. de dr. intern. public », 1901, pag. 480,481.

(2) FAUCHILLE, *Projet de Convention sur le régime juridique des aérostats en temps de paix,* Session de Paris, 1910, de l'Institut de Droit International. *Annuaire,* Vol. 23, 1910, pag. 303, art. 7, 8, 9, 10, 19 e 20, pag. 307 e 309.

dans certaines parties de son territoire déterminées par des marques visibles pour les aéronautes. Les aérostats transportant des marchandises, ne peuvent atterrir qu'en des points désignés ». (art. 20) Les Etats ont le droit de défendre l'atterrissage sur leur territoire, des aérostats venant d'un pays contaminé, dans les mêmes conditions qu'en ce qui concerne les véhicules terrestres et les navires ».

In tutto ciò non v'è nulla che non corrisponda, per la ispirazione, e per la giustificazione del divieto o della limitazione, a quanto avviene nel diritto regolante le comunicazioni terrestri e quelle marittime. Muta soltanto in parte la modalità della manifestazione; e, per effetto della diversità dell'ambiente, più necessario risulta un accordo internazionale, (1) come garanzia di applicazione delle norme adottate e delle sanzioni con quelle connesse, in confronto di chi le abbia violate.

L'accordo internazionale, nel tempo stesso che garantire l'applicazione effettiva dei divieti e dei limiti, dovrà avere per effetto di parificare, in quanto non siano da tali divieti o limiti contemplati, gli aerostati stranieri a quelli nazionali, e di regolare, per quelli come per questi, le condizioni e i modi dell'approdo in confronto della proprietà privata.

Sotto questo punto di vista, la materia fu considerata con maggiore ampiezza, nei voti emessi dal Congresso di Verona: « 1° Il Congresso ritiene utile che sieno istituiti punti speciali di atterramento dei veicoli aerei, con apposite indicazioni e segnali sulle carte; la discesa nei luoghi pubblici dovrà essere designata dalle Autorità amministrative; 2° Il Congresso delibera che debba ritenersi lecita, salvo l'eventuale risarcimento dei danni, la discesa dei veicoli aerei anche nei fondi privati, nei soli casi in cui sia richiesto dalle necessità di viaggio; la discesa non può essere ostacolata essendo garantita dalla presunzione della necessità, fino a prova contraria».

---

(1) Negoziati per tali accordi, considerati come il solo mezzo di far valere le norme emanate da uno Stato circa la supercircolazione del suo territorio, erano già iniziati nel corso del 1910 fra Stati Uniti d'America e Stati Uniti del Messico, e fra Stati Uniti e Canadà. V. « New York Herald », 2 giugno 1910.

Il Congresso, indipendentemente dal divieto assoluto e generale da farsi valere in confronto degli areostati militari stranieri, e dal divieto assoluto locale da farsi valere, limitatamente a determinate regioni, per tutti gli areostati stranieri anche privati, voleva, a ragione, riservata dovunque alle autorità amministrative la facoltà di regolarne la discesa anche nelle località pubbliche, poichè, come bene osservava il Giannini (1), la discesa, non ostante la pubblicità del luogo, vi può essere più pericolosa che altrove per i danni che può recare ai passanti, e in ogni modo deve essere sorvegliata dalle autorità territoriali nei riguardi dell'ordine pubblico e della sicurezza dello Stato (2).

Quanto poi ai fondi privati, era necessario conciliare le necessità materiali di viaggio degli aerostati, col rispetto del diritto di proprietà. Distinguere, come per le condutture elettriche (3), la diversa natura e destinazione dei fondi privati era impossibile, poichè, almeno attualmente, l'areostato può trovarsi sovente nella necessità di dover traversare lo spazio sovrastante o, scendere senza possibilità di attesa o di scelta del punto della discesa (4). Non restava dunqne altra soluzione adottabile all'infuori di quella che dal Congresso di Verona è stata adottata: diritto di discesa sui fondi privati, ammesso soltanto nel caso di necessità; ma presunzione di tale necessità, così che il privato non possa impedire la discesa dell'areostato sul proprio fondo (5).

---

(1) GIANNINI, *Il primo Congresso Giuridico Internazionale per l'aviazione in Verona*, nella « Rivista delle Comunicazioni », giugno 1910.

(2) V. *Circolare del Ministero dell'Interno francese del 12 marzo 1909*. « Rev. jurid. int. de la locom. aérienne », janvier 1910, pag. 24.

(3) DEI BUE, *Le servitù di passaggio delle funicolari aeree*. « Riv. delle Comunicazioni », ottobre 1910, pag. 916-926.

(4) V. E. WARSCHAUER, *Luftrecht*, Eine rechtsphilosophische Studie, pag. 31, 4 (Kattowitz, Böhme, 1910), e G. BODENHEIMER, *Das Privatrecht der Luftschiffahrt*, (Hannover, Helwingsche Verlagsbuchhandlung, 1910, pag. 20-28).

(5) V. per il divieto di volare sopra un fondo: Intimazione di M. Valet proprietario a Chateaufort, comunicata il 17 settembre 1910 col mezzo di usciere a M. Farman, che ha i suoi *hangars* vicini a quella proprietà e vi esercita i suoi allievi, vietandogli di mandare frequentemente i suoi apparecchi a volare sopra quel fondo. V. « Rev. jurid. int. de la locom. aérienne », Nov. 1910, pag. 321, 2, e Mars 1911, pag. 92-95.

ma soltanto possa rivalersi poi su quello quando risulti, che la necessità di discendere non esisteva.

Il « Comité juridique international de l'aviation », discutendo il 6 novembre 1910 il capitolo del « Code de l'air » relativo all'approdo, adottava i due primi articoli, così concepiti:

« 1° Les aéronefs peuvent atterrir sur les propriétés privées non closes.

« 2° Il leur est interdit, sauf le cas de force majeure, d'atterrir;

« *a*) sur les propriétés closes;

« *b*) sur les ouvrages fortifiés et aux alentours de ces ouvrages, dans le rayon determiné par l'autorité militaire;

« *c*) dans l'intérieur des agglomérations, exception faite pour les emplacement désignés par l'autorité publique ».

L'art. 3 disponeva che « tout atterissage oblige à la réparation du préjudice causé »; e l'art. 4 provvedeva alla necessità della sorveglianza, disponendo che « tout aéronef qui veut atterrir indique son intention par des signaux qui seront déterminés dans un chapitre spécial du Code international » (1).

Secondo le tre categorie: zone vietate; areostati non ammessi; e, in minori proporzioni, tutela e limiti della proprietà privata in rapporto coll'approdo degli aerostati, possono distinguersi le proposte fatte dai varii Governi in relazione al programma della Conferenza di Parigi del 1910.

Sul primo punto, il Governo britannico proponeva che fossero oggetto di comunicazione fra i Governi i luoghi di approdo e le zone proibite e pericolose; il Governo francese proponeva inoltre che tali località fossero indicate con segni visibili a distanza; il Governo austro-ungarico riconosceva in genere che la libertà di approdo dovrebbe

(1) Tale articolo era sostituito al testo primitivo del progetto secondo il quale: « les aéronefs étrangers qui atterrissent doivent respect aux lois et aux réglements de l'Etat sur le territoire duquel ils sont placés ». Due membri del « Comité juridique » avendo fatto osservare che gli stranieri in ogni caso sono soggetti alle leggi del territorio dove si trovano, l'articolo fu soppresso come inutile, e sostituito con quello relativo all'obbligo di manifestare la volontà di approdare secondo un codice uniforme di segnali.

essere in ogni caso ristretta per le zone interdette; e il Governo danese voleva vietato l'approdo senza autorizzazione, specialmente nelle zone fortificate o in località riservate per l'amministrazione militare. L'esclusione degli aerostati stranieri dallo spazio sovrastante a fortezze in tempo di pace, era espressamente domandata anche dal Belgio, dalla Svizzera, dall'Italia e dalla Russia, che voleva si concordassero anche particolari sanzioni a carico degli areostati persistenti a manovrare sopra regioni interdette. I Ministeri italiani dell'Interno, della Marina, della Guerra e dei Lavori Pubblici, volevano, come i Governi svizzero, danese, francese, ed inglese, che si provvedesse alla comunicazione fra gli Stati dell'indicazione delle zone interdette o pericolose; il governo russo ammetteva l'obbligo della comunicazione di quelle, ma non di queste.

Le proposte tedesche, erano le più liberali su questo punto. In parte però esse potevano considerarsi una conseguenza dei maggiori progressi fatti fino a quel momento dalla Germania nella dirigibilità degli aerostati e nella formazione di una flotta aerea, sicchè una più completa libertà di circolazione internazionale degli areostati, non avrebbe potuto riuscire che vantaggiosa all'Impero ed alla esplicazione della sua potenzialità militare. Il Governo tedesco infatti dichiaravasi disposto a riconoscere agli areostati il diritto di passaggio sopra il territorio di un altro Stato o di approdo nel territorio di un altro Stato, salvo le disposizioni restrittive che quest'ultimo volesse imporre anche agli aerostati della propria nazionalità, (1) ma colla riserva

(1) Ordinanza di polizia relativa alla circolazione aerea del primo Presidente della provincia di Brandeburgo, applicabile dal 10 agosto 1910 anche prima d'essere stata presentata alla assemblea provinciale. V. per i progetti di regolamenti generali « Rev. jurid. int. de la locom. aér. », luglio-agosto 1910, pag. 221, 2. Trad. f. d. Ch. Jahan — V. il testo dedesco in appendice allo Schroeder: *Der Luftflug*, Berlin, Vahlen, 1911, pag. 88-92; e Rev. jurid. ecc., Dicembre 1910, pag. 344-350. Regolamento ministeriale prussiano di circolazione aerea applicabile in Prussia fino alla pubblicazione di un regolamento imperiale applicabile a tutto l'impero germanico.

A queste altre misure di precauzione aggiungeva nel Dicembre 1910, il ministro della guerra colla proibizione agli aereoplani di avvicinarsi allo spazio sovrastante alle fortezze in un raggio di dieci chilometri quando non ne abbiano avuta autorizzazione scritta dal governatore o comandante; e col divieto di eseguire nello stesso raggio ascensioni con palloni frenati.

che si considerassero sempre come leciti l'approdo e il soggiorno di necessità.

Tali proposte non escludevano la proibizione fatta agli aerostati stranieri di carattere militare, di penetrare nel territorio; proibizione derivante dalle cure più elementari e giustificata dalle più essenziali necessità della difesa dello Stato e del suo diritto di conservazione.

In tale senso il Governo francese proponeva che «gli areostati militari e di polizia non possano varcare la frontiera se non col consenso del Governo del paese sul territorio del quale vogliano circolare o nel quale si propongano di approdare»; e il Governo danese voleva che una autorizzazione fosse sempre necessaria perchè un areostato pubblico straniero potesse entrare nel territorio; ed anche in tal caso proponeva che quell'areostato non potesse approdare se non nelle località assegnate dalle autorità territoriali.

Tutto ciò è di una necessità tanto evidente, da dover considerarsi come una riserva di ciascuno Stato sottintesa in quanto lo Stato in questione non vi abbia espressamente rinunciato. Le riserve espressamente fatte da taluna delle Potenze aderenti alla Conferenza di Parigi su tale argomento, non sono infatti se non che l'applicazione al diritto aereo internazionale, di quel principio di conservazione e di difesa dello Stato, che inspira e giustifica i limiti al libero approdo delle navi da guerra di uno Stato nelle acque territoriali di un altro.

Nei rapporti della locomozione aerea, è poi naturale che la sorveglianza si esplichi con rigore specialmente nella determinazione dei punti di atterramento, e nelle indagini fatte a bordo dei veicoli atterrati in quei punti o altrove per forza maggiore, anche rispetto agli areostati privati. Infatti i dirigibili o gli areoplani militari si astengono dal circolare volontariamente su territorio straniero, ma è facile affidare una missione di carattere militare ad un areostato privato. Sicchè il criterio risultante dalla categoria dell'areostato, non è sufficiente a garantire la sicurezza dello Stato; ma chi deve curarla non può prescindere dalla conoscenza della missione particolare d'ogni singolo areostato. Il che implica la necessità di indagini accurate relative al veicolo ed all'equipaggio, senza distinzione di categoria, al momento dell'approdo. E le stesse ragioni giustificano, rispetto al diritto di proprietà

privata, da parte dello Stato, una azione che sia non soltanto di tutela, ma anche di limite del suo esercizio in quanto questo possa riuscire pericoloso alla sicurezza dello Stato. Tale questione fu sollevata nell'ottobre del 1909 quando la società tedesca del pallone Zeppelin manifestò l'intenzione di stabilire in territorio danese, sul capo Skagen, una stazione di approdo, che doveva servire per una spedizione aerostatica al polo nord. L'opinione pubblica danese si allarmò di tale progetto, e pur ammettendo che non si potesse vietare su terreno di proprietà privata lo stabilimento di una stazione temporanea d'approdo stabilita da una società straniera per un fine ben determinato e scientifico, prevalse l'idea che lo stabilimento di una stazione permanente dovesse vietarsi anche su proprietà privata ad una società straniera, quando la località scelta avesse, come il capo Skagen, un valore strategico e il suo uso a tal fine da parte di stranieri potesse riuscire pregiudizievole agli interessi nazionali (1).

Sul terzo punto: *tutela e limiti della proprietà privata*, è necessario conciliare il rispetto del diritto di proprietà che importerebbe l'assimilazione dei fondi privati alle zone interdette, colle peculiari necessità nella locomozione aerea, secondo i voti, dianzi ricordati, del Congresso di Verona. Ma in tale rapporto, meno sollecite che nei rapporti interessanti direttamente gli Stati, saranno probabilmente le stipulazioni internazionali. Ne sono state un indizio le risposte degli Stati aderenti alla Conferenza di Parigi, le quali, meno ampiamente che della tutela dei diritti degli Stati, si occupavano di tale argomento.

Secondo il Governo britannico, « nessun regolamento internazionale deve implicare il diritto per un areostato di volare o di discendere su proprietà private, od escludere il diritto di ciascuno Stato di prescrivere le condizioni alle quali sarà lecito di navigare nello spazio aereo sovrastante al suo territorio ».

Il Governo tedesco, dopo aver ammesso che le linee aerostatiche internazionali non possano essere istituite senza l'assenso di tutti i

(1) Réné Waultrin, *Une société de navigation aérienne a-t-elle le droit d'établir une station d'expériences sur le territoire d'un pays étranger?* « Rev. jur. int. de locom. aér. », avril 1910, pag. 110-112.

Governi interessati, e che ciascuno Stato possa imporre agli stranieri l'osservanza di disposizioni restrittive comuni anche ai proprii aerostati, riconosceva lecito sempre il soggiorno di necessità. Il Ministero italiano dei Lavori Pubblici non riteneva possibile per ora di limitare l'approdo a determinate località, ma piuttosto preferiva ammettere sempre l'obbligo della indennità per i danni prodotti coll'atterramento; e rispetto al computo dei danni stessi, era d'avviso che si dovesse concordare fra gli Stati una tariffa comune.

La Conferenza di Parigi aveva aggiunto alle questioni di diritto internazionale affidate allo studio della prima Commissione (« droit des gens »), l'« examen du principe de l'admission de la navigation aérienne dans les limites ou au-dessus d'un territoire étranger, c'est-à-dire appartenant à un Etat autre que celui dont relève l'aéronef ». Su tale argomento la Commissione (1) aveva proposto le regole seguenti:

1° « Chaque Etat contractant admettra la circulation des aéronefs des autres Etats contractants dans les limites et au dessus de son territoire, sauf les restrictions nécessaires pour garantir sa propre sécurité et celle des personnes et des biens de ses habitants; les Etats contractants s'engagent à conformer à la disposition de l'alinéa précédent le droit privé de leur pays; le séjour exigé par la necessité ne pourra être réfusé, en aucun cas, aux aéronefs d'un Etat contractant.

2° « Les restrictions ordonnées par un Etat contractant, conformement à la règle 1, al. 1, seront appliquées sans aucune inégalité aux aéronefs nationaux et aux aéronefs de chaque autre Etat contractant; cette obligation ne s'étend pas aux mésures qu'un Etat prendrait dans des circonstances extraordinaires pour assurer sa défense nationale.

3. « ..... L'etablissement de lignes internationales de comunication aérienne, dépend de l'assentiment des Etats intéressés.

4° « A l'égard d'un Etat contractant qui ordonne des restrictions de la nature visée à la règle 1, al.1., des dispositions analogues pourront être appliquées par chaque autre Etat contractant.

---

(1) *Procès verbaux* etc., pag. 103, 4 e 120.

5° « Les restrictions et les réserves prévues par les règles 1 à 4 seront immédiatement publiées et notifiées aux gouvernements intéressés. »

Queste regole di carattere pratico, erano il risultato di una preoccupazione già espressa, nella seconda seduta della prima Commissione, dalla delegazione tedesca e da quella francese (1); ma (2) la discussione delle singole proposte fece manifesto come i principii generali, dai quali pur si voleva prescindere, fossero in quelle necessariamente impliciti, ad onta del carattere esclusivamente pratico che vi si voleva attribuire (3).

Le regole corrispondenti alla seconda questione supplementare (4) venivano dunque esaminate in assemblea plenaria nella terza seduta coi molti dubbi circa la loro opportunità. Dubbi giustificati tanto da parte di chi volendo eliminata ogni questione di principio, vedeva tali questioni implicitamente insinuarsi in quelle proposte, quanto di chi da tali questioni di principio pur non ripugnava, ma avrebbe preferito

(1) « Exposé de la délégation allemande sur le principe de l'admission de la navigation aérienne dans les limites et au dessus d'un territoire étranger ». *Procès Verbaux* cit., pag. 239-242. La delegazione tedesca temeva che, impegnandosi in dichiarazioni di principio « on ne pourrait guère se rendre compte de la portée de l'engagement souscrit, qui pourrait avoir une répercussion inattendue sur des questions qu'on n'aurait pas même considérées ». Restando sul terreno pratico, quella delegazione preferiva dunque ammettere come regola la libertà della navigazione aerea, lasciando ai singoli Stati la determinazione delle eccezioni, salvo le ragioni umanitarie del soggiorno di necessità. La stessa preoccupazione induceva la delegazione francese a volere eliminata ogni formula relativa alla sovranità dello spazio (loc. cit., pag. 242-244) e ad ammettere come regola pratica la libertà della circolazione aerea nei limiti richiesti dalla sicurezza dello Stato sottostante e delle persone e dei beni dei suoi abitanti, secondo questa regola: « La circulation aérienne est libre; il ne peut y être apporté par les Etats sousjacents d'autres restrictions que celles nécessaires pour garantir leur propre sécurité et celle des personnes et des biens de leurs habitants ».

(2) Loc. cit., pag. 263 a 269.

(3) Procès verbaux cit. pag. 63 e 64 e 269-272. Esposé de la délégation britannique, e Cinquième Séance de la premiére commission pag. 273-282 e 322,3.

(4) Loc. cit. pag. 97-104.

trattarle e risolverle nei primi articoli del progetto di convenzione come questioni fondamentali. Tali dubbi si erano manifestati così fortemente che, nel progetto esaminato in quella seduta, mancava il testo delle regole relative al principio della ammissione della navigazione aerea nei limiti o sopra un territorio straniero. Così avvenne che nella terza seduta plenaria si adottasse la proposta del Presidente di aggiornare l'esame di questo punto, nella speranza che si potesse intanto presentare alla Conferenza una proposta atta a riunire tutti i suffragi. Ma tale speranza essendo stata delusa, il progetto approvato dalla Conferenza conteneva negli articoli 21, 22 e 23, con qualche modificazione, le regole 3, 4 e 5 proposte dalla Commissione, ma non adottava alcuna risoluzione sotto i numeri 19 e 20 che avrebbero dovuto corrispondere alle due prime fra le regole dalla stessa Commissione proposte.

Meno esplicite che non fossero in rapporto colle concessioni da farsi e coi limiti da imporsi in relazione ai diritti dello Stato, sono restate finora le tendenze dei Governi circa le concessioni da farsi, e i limiti da adottarsi in relazione ai diritti dei privati. Ma è chiara la soluzione che sarà per imporsi, tanto nei rapporti del diritto interno, quanto in quelli del diritto internazionale. L'atterramento sui fondi privati dovrà essere permesso nei casi di forza maggiore ed esclusivamente in questi casi, anche quando non intervenga il consenso del proprietario del fondo. Nè da questa ammissione deriverà un pericolo grave od una grave lesione della proprietà privata. Infatti o la dirigibilità degli areostati sarà tentata invano, e in tal caso la navigazione aerea resterà nelle proporzioni di un fatto *sportivo* accidentale e raro, con una relativa facilità di accordo da conseguirsi di caso in caso fra danneggianti e danneggiati, anche indipendentemente dalla intesa per una tariffa comune di indennità da concordarsi fra i varii Stati. Oppure la dirigibilità degli areostati sarà davvero conseguita; ed in tal caso la forza maggiore di atterramento si produrrà in proporzione inversa alla frequenza della locomozione aerea; e l'atterramento per forza maggiore in un fondo privato non sarà molto più frequente dello sviamento di un treno, o dell'ingresso di un'automobile colla macchina guasta o di un cavallo imbizzarrito in una proprietà privata.

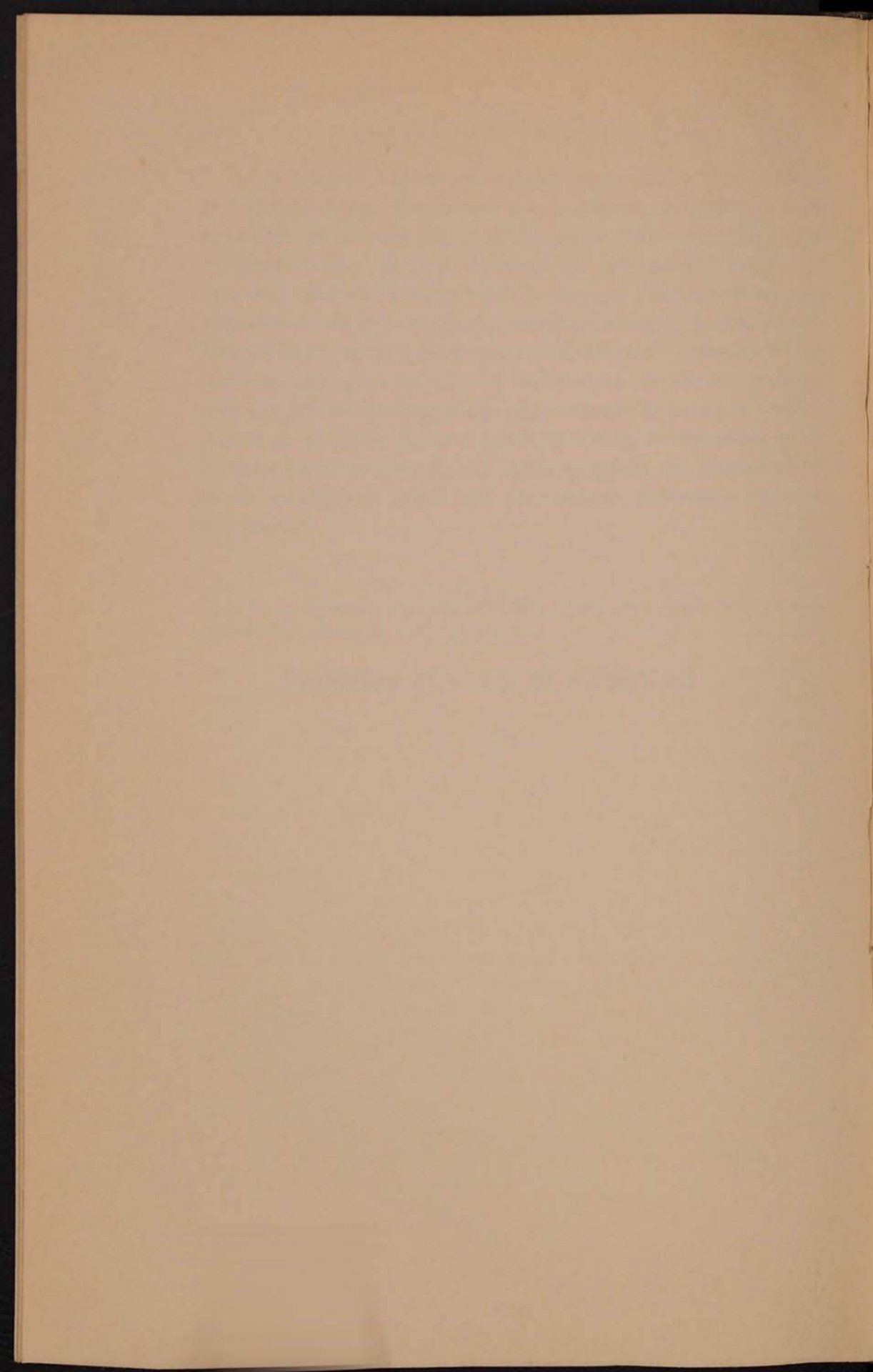
Per conciliare i diritti della proprietà privata colle necessità della locomozione aerea, potrebbesi forse modificare ed ampliare il contenuto degli articoli 438, 535 e 592 del nostro Codice Civile; ma meglio corrisponderebbe all'uopo l'articolo 701 del nuovo Codice civile svizzero, adottato in ogni Stato o dai varii Stati concordato come disposizione di diritto uniforme, così che dovunque potessero approfittarne, nella identità delle condizioni, cittadini e stranieri: «Ove qualcuno non possa sottrarre sè od altri ad un danno sovrastante o ad un pericolo imminente, se non violando la proprietà fondiaria privata di un terzo, questi è tenuto di soffrire la violazione, purchè il danno effettivo o temuto sia assai maggiore del pregiudizio che risulta per lui; il danno che ne consegue dev'essere equamente risarcito» (1).

---

(1) V. A. Martini, *La proprietà dello spazio aereo*, nella Riv. delle Comunicazioni, Gennaio 1911, pag. 35-37.

XVI.

Le regole di via e le collisioni.

XVI.

Le regole di via e le collisioni.

Non appena la dirigibilità degli areostati sarà conseguita in proporzioni analoghe a ciò che è della dirigibilità delle navi, si imporrà l'adozione di una serie di norme circa le regole di manovra, dirette a prevenire le collisioni. Anche tali norme dovranno essere uniformi ed internazionalmente formulate e sancite da tutti gli Stati; fine questo facilitato dalla necessità, ed anche dalla probabilità di una consuetudine uniforme che preceda la uniformità della legge e la prepari. Ma anche in questo gruppo di leggi, mentre è nuovo il campo della applicazione, non è tale, nè l'indole delle regole, nè il rapporto che queste devono governare. Se la effettiva e costante dirigibilità degli areostati non sarà conseguita, non sarà possibile adottare con pratico risultato una serie di regole di manovra e di norme preventive degli urti fra aerostati; ma la locomozione aerea resterà in proporzioni così esigue da rendere assai rara eventualità un urto fra aerostati. Se invece la dirigibilità sarà conseguita, il pericolo degli urti (1) renderà urgente l'adozione di quelle regole e di quelle misure preventive; ma non renderà necessarie regole sostanzialmente diverse da quelle già vigenti per prevenire gli urti di navi e per regolarne le conseguenze giuridiche. Tanto nei riguardi dell'incontro fra areostati, quanto in quelli della responsabilità verso i passeggeri, e l'equipaggio, e in tutto quanto riguarda il cerimoniale aereo, quel diritto che il

(1) V. il primo caso di urto fra areoplani segnalato a Mourmelon-le-Grand il 7 marzo 1910. « Rev. int. cit. », marzo 1910, pag. 92.

Meili denomina, il « Luftsstrassenrecht », non deriva da principii fondamentali diversi da quelli che informano il diritto delle vie marittime (1).

Il Regolamento internazionale contenente le norme per evitare gli abbordaggi, adottato il 4 aprile 1880 e messo successivamente in esecuzione nei varii Stati contraenti (2), può fornire un concetto adeguato del complesso di norme che dovrebbero adottarsi in tale argomento. Tali regole sarebbero diverse da quelle marittime per le peculiari modalità topografiche e tecniche della applicazione e sopratutto per la possibilità di combinare, nei mezzi per evitare l'urto, al divergere della linea di direzione, la diversità della linea di altezza; ma non già per il carattere giuridico delle obbligazioni individuali e delle esigenze di utilità generale che le giustificano.

La « Commission aérienne mixte » dell'Aéro-Club di Francia ha pubblicato nel luglio 1909 un Regolamento provvisorio circa le regole di strada ed i segnali da ritenersi obbligatorii per evitare gli urti; regole che, per riuscire efficaci, dovrebbero essere uniformemente adottate da tutti gli Stati civili. Secondo quelle proposte « due areostati che, muovendosi l'uno contro l'altro, siano in pericolo di urto, devono prendere sempre la destra, passando ad una distanza d'almeno cinquanta metri,

---

(1) Warschauer, *Luftrecht*. Kattowitz, O. S., Böhm, 1910, pag. 16, 17: « Wir brauchen weiterhin keine neuen Vorschriften und Rechtsbegriffe luftrechtlicher Art über die zivilrechtliche Haftung. Auch hier kommen wir mit unseren land- und seerechtlichen Begriffen völlig aus. Die Eigenart des Luftschiffbetriebes wird sich freilich hier besonders häufig und scharf zeigen: auf der einen Seite die grosse Gefahr, in der nicht nur die Insassen des Luftschiffes, sondern auch die Bewohner der Länder, über die es dahinfliegt, schweben; auf der anderen Seite der erhebliche Umfang, den der Begriff der Höheren Gewalt im Luftreiche annimmt. Man wird aber hieraus weder neue luftrechtliche Sätze, noch auch nur neue Rechtsgedanken schöpfen können. Wir bewegen uns..... rechtlich durchaus auf der soliden Grundlage unserer Mutter-Erde und bedürfen keines anderen Wegweiser als des bürgerlichen Gesetzbüches..... Das Luftrecht, das sind spezifische Rechtgedanken, Rechtsbegriffe, Rechtssätze, die aus der Eigenart des Elementes der Luft entspringen, beginnt da wo der spezifische Unterschied zwischen dem Reiche der Erde und dem Reiche der Luft anfängt ».

(2) V. Regolamento italiano approvato con R° Decreto del 1896, n. 577, che sostituì quello approvato con R° Decreto 4 aprile 1880, n° 5390.

e possono esimersi da tale obbligo soltanto se la rispettiva altitudine varii di oltre trenta metri nel caso di aeroplani e di centocinquanta metri nel caso di dirigibili». Secondo le stesse proposte, ogni aerostato circolante di notte o in tempo di nebbia, dovrebbe essere munito di un fuoco verde a destra, d'un fuoco rosso a sinistra, di un faro bianco, visibile davanti e lateralmente, situato davanti e al disotto con luce diretta obliquamente e verso il basso. A questi segnali altri se ne dovrebbero aggiungere che manifestassero di giorno e di notte a distanza la nazionalità e la matricola di ogni areostato, e che a questo potessero far pervenire dal suolo l'avvertimento di aver varcato lo spazio corrispondente alla frontiera ed eventualmente l'ordine di atterrare per i motivi già accennati di tutela doganale e di sicurezza pubblica. Tutte queste regole dovrebbero essere poi completate da norme da adottarsi per reprimerne la violazione, e da sanzioni legali uniformi (1).

In senso un po' diverso si esprimeva il Pittard nel suo rapporto « sur la police de la circulation aérienne » presentato al Congresso di Verona: « Quant aux règles applicables aux aéronefs, — egli scriveva, — elles seront avec avantage calquées sur les règles de la mer en ce qui concerne les signaux, feux, abordages, etc.; le réglement international fixera la nature et le code des signaux; les signaux visuels seront,

---

(1) *Règle*. — « Deux appareils d'aviation qui, se rapprochant l'un de l'autre, sont exposés à entrer en collision, doivent toujours prendre leur droite. Ils doivent, en outre, passer à une distance d'au moins 50 mètres l'un de l'autre. Ils ne sont libérés de ces obligations que s'ils se trouvent à des altitudes différant de plus de 30 mètres ».

Dérogation. — Dans un concours les commissaires sportifs peuvent réduire à 25 mètres la distance de 50 mètres précitée. Dans le cas des dirigeables, ceux-ci devront s'éviter à une distance d'au moins 500 mètres. Ils ne sont libérés de ces obligations que s'ils se trouvent à des altitudes différant de plus de 150 mètres ».

Eclairage. — « Tout appareil d'aviation circulant la nuit ou par temps de brume, doit être muni: d'un feu vert à droite, d'un feu rouge à gauche, d'un phare blanc placé à l'avant et au dessous; le feu vert et le feu rouge doivent être visibles vers l'avant et lateralement. La lueur projétée par le phare blanc doit être dirigée obliquement en avant et vers le bas ». — « Rev. jurid. int. de la locom. aér., Février, 1910, pag. 64, 5.

de jour, des pavillons et des ballonnets; de nuit, des feux; les feux maritimes semblent convenables; un feu brillant supérieur, un feu vert à droite, un feu rouge à gauche; il faudra en outre un feu inférieur qui pourrait être violet ou jaune comme le proposait Ferler; les signaux phoniques seront la sirène, la trompe et la cloche; la cloche semble convenir au ballon sphérique, la trompe à l'aéroplane et la sirène au dirigeable; ces signaux se feront en temps de brume et au moment des croisements, départs et atterrissages; il faudra prévoir leur emploi en cas de détresse ».

Quanto alle regole di strada, il Pittard non giudicava pratica « la proposition de l'Aéro-Club de France d'appliquer à la circulation aérienne les règles terriennes de croisement à droite », e riteneva che « il faut qu'entre aéronefs, le plus facile à diriger cède la place aux autres, et que la règle maritime que celui qui court vent arrière, cède la place à l'autre, ne soit pas applicable, notamment aux aéroplanes qui sont d'une direction plus facile avec le vent debout ». Egli prevedeva che, ottenuta la dirigibilità, le collisioni saranno meno frequenti in aria che in terra o nell'acqua, in grazia dell'altitudine, elemento nuovo che permetterà agli aerostati di evitare le manovre laterali ogniqualvolta si troveranno l'uno dall'altro a sufficiente distanza d'altezza.

Il regolamento dovrebbe, secondo il Pittard, prevedere le sanzioni penali, che dovrebbero essere il ritiro del permesso di circolazione all'aerostato e del brevetto al pilota in caso di recidiva. Come risultato di tali considerazioni egli proponeva al Congresso le risoluzioni seguenti (XII e XIII): « Il y a lieu, tout en tenant compte des conditions spéciales de construction et de manutention des aéronefs, d'appliquer, en général, les règles de la mer à la circulation aérienne, notamment en ce qui concerne les droits et devoirs du pilote, les signaux phoniques et visuels (avec adjonction d'un feu inférieur), les enquêtes en cas d'accident, etc. Les règles de circulation destinées à éviter les abordages, seront basées sur la nature de l'aéronef et sur l'axe du vent; l'aéroplane cédera la place au dirigéable, qui, à son tour, cédera la place au sphérique; lorsque les routes sont parallèles, l'aéronef qui court vent debout, cède

la place à l'autre; lorsque la route est oblique ou perpendiculaire au vent, les aéronefs s'évitent en croisant à droite; lorsque les routes se croisent, chacun doit passer derrière celui qui vient à sa droite et devant celui qui vient à sa gauche: lorsque l'aéronef rattrappe un autre, il doit signaler son approche et s'écarter de l'aéronef qu'il rattrappe en obliquant sur sa gauche et en s'élévant. Ces règles — concludeva la proposta del Pittard — ne s'appliquent, que quand il y a danger de collision ou quand les aéronefs sont distants, en altitude, de moins de 500 mètres pour les dirigéables et 100 mètres pour les aéroplanes ».

Il Gemma (1), abbandonando molti dettagli all'iniziativa della futura conferenza diplomatica e mostrandosi forse troppo poco esigente circa le distanze, proponeva nel suo schema di convenzione che: « gli aerostati in corso di navigazione, per i quali sia possibile la dirigibilità, sia che si oltrepassino, sia che si vengano incontro, debbano sempre tenersi ad una distanza l'uno dall'altro non minore di cinquanta metri o in linea altimetrica o in linea laterale »; e voleva che « gli Stati contraenti si impegnassero a pubblicare, entro sei mesi dalla ratifica della Convenzione, un regolamento uniforme concernente l'uso di bandiere, fanali, sirene e quant'altro attiene colle comunicazioni e segnalazioni degli aeronauti fra di loro e con le persone a terra ».

Di tutte queste proposte non ha potuto occuparsi, arrivando a conclusioni concrete, il Congresso di Verona, che si limitò alla approvazione di un ordine del giorno nel senso che « la circolazione dei veicoli aerei nello spazio libero, debba, in quanto è necessario, essere disciplinata mediante accordi internazionali ».

Il Fauchille nel suo progetto di Convenzione del 1910, andava d'accordo col Gemma invocando un regolamento internazionale da annettersi alla Convenzione stessa, ma astenendosi intanto dal proporne le modalità. Egli proponeva infatti (art. 15) che: « Un règlement international, annexe à la présente convention, qui entrera en application en même temps qu'elle, et demeurera en vigueur jusqu'à ce

---

(1) l. c., pag. 18, art. XI.

qu'il ait été modifié d'un commun accord, déterminera les prescriptions particulières en vue de prévenir les collisions et de faciliter les communications entre les aérostats. On s'inspirera, pour établir ces prescriptions, de la pratique suivie pour la navigation maritime ».

Su quest'ultimo criterio di analogia andavano d'accordo, nelle loro proposte per la Conferenza di Parigi del 1910 i Governi britannico, francese, danese e russo; e il Ministero dei Lavori Pubblici italiano, che proponeva anche talune regole di manovra, e cioè di adottare con opportune modificazioni le regole della navigazione marittima, e un codice di segnali (1). Taluni Governi, ad esempio quello francese e quello inglese, volevano stabilire il criterio generale nelle proposte, abbandonando l'iniziativa dei dettagli, alla Conferenza. I Ministeri della Guerra e della Marina d'Italia giudicavano una tale codificazione ancora prematura, riservando all'avvenire la legislazione diretta ad evitare gli abbordaggi aerei e limitando ora i provvedimenti alla determinazione dei segnali da stabilirsi al suolo per la sicurezza degli aerostati; ed alla pubblicazione di carte aeronautiche con segni convenzionali corrispondenti alle località pericolose.

Circa la necessità di questi segnali da stabilirsi al suolo per permettere agli aeronauti di evitare le località pericolose e specialmente i contatti con correnti elettriche ad alta pressione, tutti gli Stati andavano d'accordo, eccettuata la Svizzera che riteneva sufficiente per se, senza bisogno di segni particolari, la configurazione orografica del suo territorio. E infatti tali indicazioni sono tanto necessarie per le comunicazioni aeronautiche rispetto a tutti i punti pericolosi della superficie terrestre, quanto quelle delle carte marittime e dei fari sono necessarie per le comunicazioni marittime rispetto agli scogli, ai bassi fondi ed ai punti più pericolosi del litorale marittimo. La divergenza si manifestava soltanto circa la opportunità immediata di codificare anche le regole di strada per evitare gli urti fra aerostati. Su quelle più che su queste segnalazioni insisteva la Relazione del Buzzati che così si esprimeva nel § IX: « Che gli areostati deb-

(1) Regola di incontro: quello che è contro il vento cede il posto; regola di passaggio: non fra la terra e l'areostato che si oltrepassa.

bano disporre di segnalazioni luminose e sonore, non può esser dubbio, e non sarà difficile trovare opportuni e semplici dispositivi per tali segnalazioni. Più difficile è l'indicazione della direzione da seguire. Quanto alle indicazioni sul terreno, la loro utilità sarebbe grandissima, ma evidentemente gravi difficoltà ed ostacoli tecnici e sopratutto finanziarii si frappongono al diffondersi ed estendersi anche relativo di siffatte indicazioni, le quali dovrebbero anche segnalare i punti più specialmente pericolosi. Per queste segnalazioni di direzione e di pericolo, le società tecniche e sportive potranno dare una utile collaborazione agli Stati, come già avvenne sulle vie terrestri di comunicazione coi cartelli indicatori ».

In questo senso è degna di nota una iniziativa assunta dall'Aéro-Club del Béarn nel dicembre del 1909. Con una circolare indirizzata a tutti i sindaci della regione, quel Club, dopo avere richiamata la loro attenzione sulla crescente frequenza dei viaggi aerei intorno alla città di Pau, dove sono già in esercizio due aerodromi ed una stazione di dirigibili, dimostrava come « il serait utile d'indiquer aux aviateurs, par des signaux conventionnels, la voie parcourue ». A tal fine si domandava se « les municipalités seraient disposées à faire écrire en gros caractères, en blanc sur fond noir, le nom des villes sur le toit d'une maison ou d'un édifice bien en vue ». Nel tempo stesso la presidenza del Club proponeva l'adozione del seguente Codice di segnali:

1° Un grande rettangolo per indicare un campo di atterramento. — 2° Un piccolo rettangolo ombreggiato iscritto nel rettangolo maggiore, per significare « hangar » per aeroplani. — 3° Un triangolo ad indicare « hangar » per dirigibili. — 4° Un circolo ad indicare gazometro per il gonfiamento dei palloni sferici (1).

Il progetto approvato dalla Conferenza di Parigi, mentre affermava l'obbligo degli Stati contraenti (art. 31) d'impartire alle Autorità ed alle popolazioni rispettive, ordini ed istruzioni circa i soccorsi agli aerostati in caso di approdo o di pericolo, li impegnava (art. 30) a prescrivere a tutti gli aerostati nei limiti e sopra il loro territorio, ed ai proprii aerostati nei limiti o sopra i territorii d'ogni Stato contraente,

---

(1) « Rev. jurid. int. de la locom. aér. », janvier 1910, pag. 34.

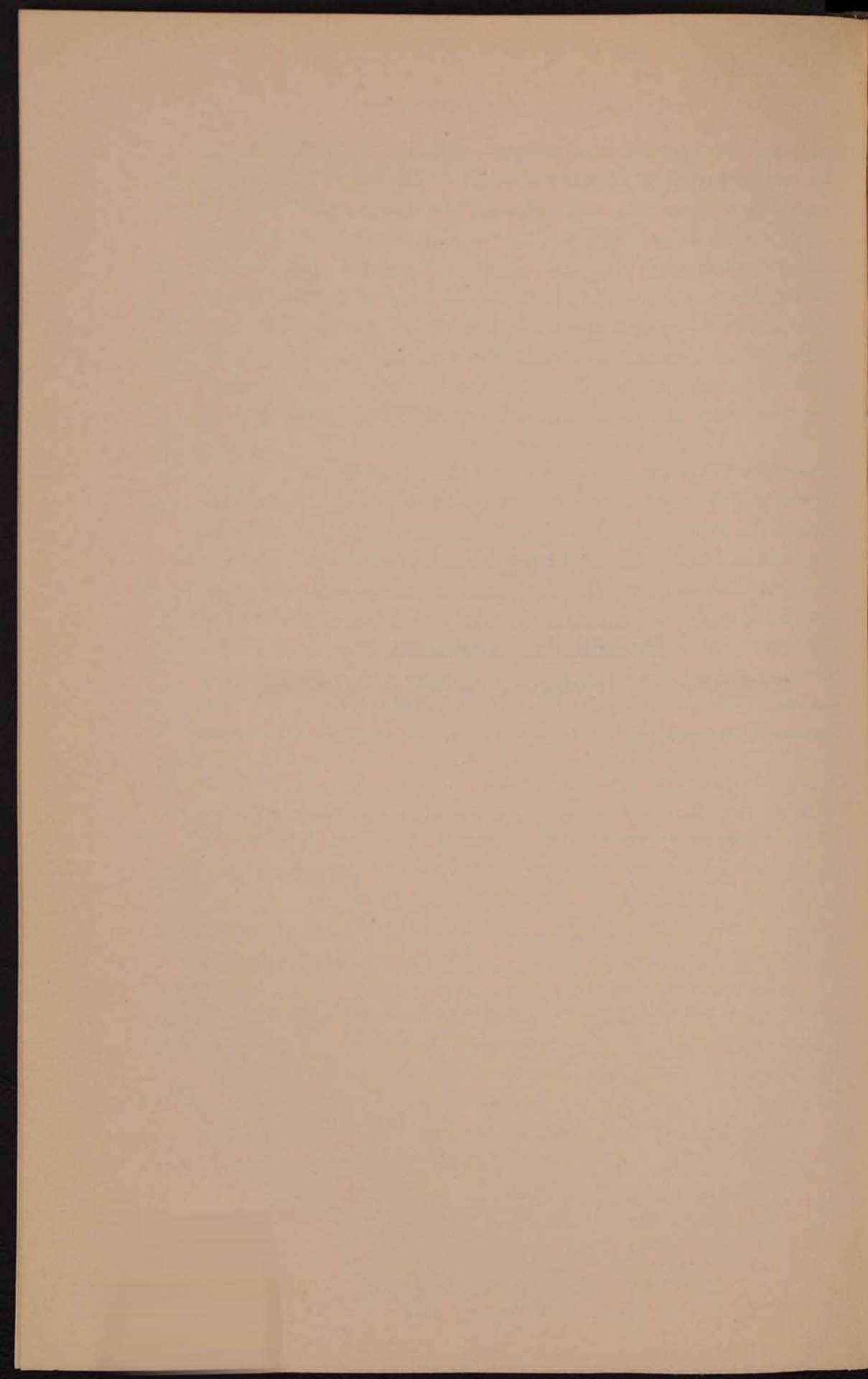
l'osservanza d'un particolare Regolamento uniforme di circolazione aerea, punendo le violazioni delle sue norme. Tale Regolamento, annesso al Progetto di Convenzione (1), conteneva regole circa i fuochi, i segnali fonici, le norme di strada e di manovra ed era completato dai voti che « i Governi ricerchino i mezzi di indicare con segni ben visibili certi punti atti a servire all'orientazione degli aeronauti e che sarebbero situati sul suolo o su edifici, come stazioni di ferrovia ecc. » e che « i Governi segnalino con indicazioni visibili ed uniformi le linee elettriche ad alta tensione e i sostegni di fili telegrafici aerei e li portino su carte aeronautiche da compilarsi alla medesima scala per tutti i paesi ».

Come per i Governi quelli stessi principii che ispirano l'obbligo dello stabilimento dei fâri, dell'organizzazione del soccorso e della polizia dei naufragi nel diritto marittimo, ispirano anche gli obblighi e le funzioni analoghe delle segnalazioni dei punti pericolosi e della polizia delle manovre e del soccorso nella navigazione aerea, così gli obblighi dei privati circa le regole di strada e di manovra per evitare le collisioni e circa la determinazione della responsabilità quando queste non siano state evitate, non sono, così nel diritto aereo come in quello marittimo, se non corollarii delle stesse norme governanti la materia dei delitti e dei quasi delitti e l'obbligo del risarcimento dei danni.

---

(1) *Procès verbaux; séances* etc. cit., pag. 193 e 194, art. 30, 31 e 32, e pag. 201-204, Annexe *C*, « Règlement de la circulation aérienne ».

XVII.

Polizia dei trasporti contratto di trasporto e responsabilità.

XVII.

Polizia dei trasporti, contratto di trasporto e responsabilità.

I progetti di Convenzioni internazionali, che sono stati fino ad ora proposti e discussi, circa il trasporto aereo di persone e di merci, si occupano piuttosto di disciplinarlo dal punto di vista della sicurezza dei singoli Stati e dei loro diritti fiscali, che non da quello della definizione e della tutela dei rapporti giuridici d'ordine privato.

Taluni Governi, come quello britannico e quello italiano, vorrebbero permesso anche il trasporto di apparecchi radiotelegrafici; altri, come quello del principato di Monaco ne vorrebbero concesso l'uso soltanto in quelle regioni dove non possano risultarne perturbati altri servizii; o, come quello russo, preferirebbero limitarne l'uso a fine scientifico; altri, come quello austriaco, lo vorrebbero del tutto vietato; il Ministero italiano delle Poste, pur non dissentendo dagli altri dicasteri italiani, in tale argomento, osservava che ancora non riesce possibile un buon uso di comunicazioni radio-telegrafiche fra terra ed aerostato.

Maggiore accordo si manifestava nella tendenza a ritenere vietato, in mancanza di speciale autorizzazione, il trasporto di apparecchi fotografici. In tale senso esprimevansi, in occasione della Conferenza di Parigi, le risposte inglesi, austriache e lussemburghesi. Il Governo russo avrebbe ammesso che si autorizzasse il trasporto di apparecchi fotografici, ma sotto la condizione che le lastre fossero registrate e fissate sotto sorveglianza ufficiale.

Più completamente consentivano i varii Stati circa i divieti da farsi del trasporto di armi, di esplosivi, e di merci soggette a monopolio o colpite da fortissimi dazi doganali su piccolo volume; di tutto ciò,

insomma, che dal punto di vista politico, sanitario o fiscale, presenti un grave danno o un grave pericolo per lo Stato.

In tutti questi divieti non è una manifestazione nuova dei diritti degli Stati e della loro tutela, ma soltanto la manifestazione nuova del bisogno di difenderli lungo il percorso di nuove vie e nella superficie di una nuova frontiera ampia quanto il territorio dello Stato. Da ciò la necessità del riconoscimento concorde, da parte di tutti gli Stati, di tali diritti, e la necessità della loro cooperazione per prevenirne e per reprimerne la violazione.

Ma se la dirigibilità degli aerostati facesse tanti progressi da indurre gli Stati a definire ed impedire d'accordo i trasporti illeciti, anche i trasporti leciti aumenterebbero abbastanza per rendere necessaria la definizione e la tutela dei diritti dei privati in quelli impegnati. Che il commercio internazionale aereo possa diventare mai così attivo come il commercio internazionale marittimo, sembra poco probabile. Il Meili (1) lo afferma risolutamente, sia perchè il trasporto delle persone riuscirà sempre troppo caro per essere accessibile ad ogni categoria di viaggiatori, sia perchè la forza di trazione delle aeronavi sarà sempre insufficiente al trasporto delle merci pesanti. Ciononostante basterebbe un esercizio normale, anche non molto esteso, dei trasporti di persone e di merci mediante aerostati, per rendere di interesse universale il regolamento del contratto di trasporto per via aerea; contratto di trasporto o di passaggio aereo di persone e contratto di trasporto aereo di merci. Ora è evidente che, in confronto di un esercizio regolare della industria di tali trasporti, il rapporto giuridico fra le parti, non è sostanzialmente diverso per aria, per terra e per mare; e pertanto possono in generale applicarsi ai trasporti aerei delle persone e delle merci; le regole vigenti per i corrispondenti trasporti terrestri e marittimi.

Il contratto di passaggio aereo, che si forma mediante il pagamento o l'accettazione di un biglietto di viaggio aereo, deve essere considerato diversamente nei viaggi di prova e di piacere, da quello che nei viaggi intrapresi come normali e regolari. Ma ciò avviene

(1) MEILI, *Das Luftschiff* etc., pag. 12-14.

anche nei trasporti marittimi e terrestri, nei quali si differenziano di necessità le condizioni di chi partecipa ad una gita di piacere o ad una esplorazione o ad una gara, dalle condizioni di chi, come passeggiero, prende posto in un veicolo che eserciti normalmente per il pubblico il trasporto corrispondente.

Sotto tale rispetto il Meili, a ragione vorrebbe distinguere, nelle condizioni attuali dell'aeronautica, le tre specie di aerostati. Chi gratuitamente o verso compenso, — egli scrive, — prenda parte come viaggiatore ad una gita in pallone o in aeroplano, deve essere considerato agire *a suo rischio e pericolo*; mentre verso colui che si vale di un dirigibile verso il pagamento d'un prezzo, l'impresa, che assume in tal caso l'esercizio d'una vera e propria industria, è tenuta a rispondere, secondo i principii della legge comune, analogamente alle norme vigenti nel diritto ferroviario e nel diritto marittimo.

Nelle stesse condizioni, il contratto di trasporto aereo di merci dovrà regolarsi analogamente alla lettera di porto ed alla polizza di carico dei viaggi in ferrovia e dei trasporti marittimi; e il contratto di servizio aereo nei riguardi del comandante dell'aerostato e dell'equipaggio, rappresentando un rapporto analogo a quello costituito dal contratto col comandante e l'equipaggio di una nave mercantile, dovrà pur essere governato da norme analoghe.

In quanto dunque si riferisce ai diritti ed obblighi contrattuali derivanti dalla navigazione aerea, i legislatori non si troveranno in cospetto d'un ordine nuovo di rapporti da disciplinare, creando per quelli nuove regole, ma bensì ad una manifestazione ed esplicazione in un nuovo campo di vecchi rapporti giuridici, esplicazione governabile senza sforzo colle disposizioni di legge già vigenti. Per citare un esempio: se i consoli giudicano inappellabilmente, per l'articolo 77 della Legge consolare italiana tuttora vigente, le controversie che sorgono fra individui componenti gli equipaggi dei bastimenti nazionali di commercio, riguardo ai salarii, agli alimenti ed a qualsiasi altra obbligazione dipendente dalla navigazione, le stesse ragioni militano in favore della loro competenza per le controversie analoghe fra individui componenti gli equipaggi degli areostati.

E lo stesso può dirsi della determinazione delle responsabilità e delle sue conseguenze. Responsabilità possono derivare da fatti prodottisi o da ommissioni verificatesi a bordo dell'areostato; o sorgere per danni inferti a questo dal territorio sul quale passava o sul quale era disceso; per danni che dall'aerostato siano recati al suolo come effetto di gettito o di urto o di atterramento; e per collisione avvenuta nell'aria fra due areostati. In tutti questi casi si presentano l'indagine della opportunità e della possibilità di un diritto uniforme e quella del suo specifico contenuto; e, nella impossibilità di un diritto uniforme, è necessario un criterio uniforme per la scelta della legge territoriale applicabile.

Le responsabilità della prima specie devono essere regolate dalla legge della bandiera dell'aerostato. Questo infatti non è, come la nave mercantile ancorata in acque territoriali straniere, abitabile dopo l'atterramento; ed anche quando fosse abitabile, differirebbe sempre nella sua condizione dalle navi in acque territoriali straniere, perchè queste restano sempre in un mezzo (il mare) che le rende soggette alla sovranità territoriale dello Stato senza portarle nel suo territorio, mentre l'areostato approdato è anche materialmente sul territorio e nel territorio dello Stato, così da non poter concepirsi fatti prodottisi a bordo che non interessino la sovranità dello Stato nel cui territorio l'areostato è disceso. Fatti di tali specie non possono prodursi nell'areostato che durante il percorso aereo: e quando siano tali da non mettere in rapporto se non chi possiede e dirige l'areostato e chi si trovi od abbia merci a bordo di quello, devono essere regolati secondo la legge della bandiera. Il diritto materiale da applicare ai rapporti fra il pilota e il proprietario dell'areostato, sarà poi secondo i casi quello regolante il mandato oppure la locazione d'opera (1).

Quanto ai passeggeri, il pilota è responsabile «ex delicto» e deve riparare il danno loro causato intenzionalmente. Ma non v'è fra loro un rapporto contrattuale. Questo esiste fra il proprietario dell'areostato

(1) M. von Pfuhlstein, *Die privatrechtliche Stellung des Ballonführers*, «Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt», 1910, n. 1 e 2.

e i passeggieri sotto la specie del contratto di trasporto (1). Rispetto a tale rapporto fra il proprietario dell'areostato e i passeggieri, giustamente osserva il Meili (2), che chi intraprende un viaggio aereo, mediante retribuzione, in pallone dirigibile, appartenente ad altri, ha diritto ad un corretto adempimento del contratto. L'impresa, dopo aver offerto i suoi trasporti al pubblico, non potrebbe declinare la responsabilità, come potrebbe fare, nelle condizioni attuali della tecnica, il conduttore di un pallone non dirigibile o di un aeroplano. Le condizioni attuali dell'areonautica potranno indurre il magistrato a limitare la cifra della indennità, ma questa non potrebbe essere senz'altro esclusa, perchè dal carattere di *dirigibile* dell'areostato, e dalla sua offerta come tale all'uso del pubblico, scaturisce la giustificazione di quella responsabilità, analogamente a quanto avviene nel trasporto marittimo e in quello ferroviario (3). E lo stesso deve dirsi circa l'equipaggio nei riguardi dell'assicurazione obbligatoria e dell'applicazione delle leggi circa gli infortuni sul lavoro (4).

La notorietà del rischio vale a togliere di mezzo in molti casi, e in altri a ridurre ad esigue proporzioni, la responsabilità nel trasporto col mezzo di aeroplani. Nelle condizioni attuali della locomozione di questi apparecchi, chiunque consente o domanda di salire in aeroplano a scopo di *sport*, deve essere considerato come accettante il rischio della situazione e come rinunciante a ricorrere in caso d'accidente contro colui alla abilità del quale ha creduto di affidarsi. La responsabilità di quest'ultimo non potrebbe farsi valere se non nel caso di errori così gravi ed inattesi che la persona affidatagli non potesse prevederli. Ciò naturalmente non può affermarsi in modo assoluto circa gli aeroplani, ma circa gli aeroplani considerati nello stadio attuale del loro perfezionamento tecnico, come poteva affermarsi anche per le automobili nel primo periodo della loro costruzione e del loro uso. Nell'un caso e nell'altro, si applica la regola della responsabilità invocabile da chi

---

(1) M. VON PFUHLSTEIN, loc. cit.

(2) MEILI, *Das Luftschiff*, pag. 29-35.

(3) GASCA e MARCHESINI, *L'esercizio delle strade ferrate*. Vol. I, pag. 793. — MEILI, I *problemi giuridici dell'aviazione* l. c.

(4) V. BODENHEIM, *Das Privatrecht des Luftschiffahrts*, pag. 15, 16 e 18.

approfitta d'un veicolo d'uso comune ed utile e non invocabile da chi approfitta d'un veicolo ancora allo stadio dei tentativi e degli esperimenti, oppure d'un veicolo perfezionato, come alcune categorie di automobili, non a scopo di trasporto, ma al fine di affrontare i pericoli di una corsa di velocità (1).

La responsabilità derivante dai danni prodotti, per fatto degli abitanti, agli areostati volanti sul territorio od approdanti in quello, è indubitata, come è indubitata, anche oltre i limiti della responsabilità penale, la applicabilità della legge e la competenza dell'autorità territoriale. Quella responsabilità può manifestarsi oggidì in dipendenza di danni maliziosi, o di atti inospitali energicamente compiuti per mantenere inaccessibile ad intrusi il proprio fondo. In condizioni di maggior progresso della locomozione aerea, anche la rimozione o la alterazione o danneggiamento, di segnali d'orientamento stabiliti per legge interna o per convenzione internazionale, darebbero luogo a responsabilità dell'agente non solo verso la pubblica amministrazione ma anche verso gli aeronauti che ne risentissero un danno.

I danni prodotti al suolo per fatto dell'aerostato, possono derivare da gettito del carico, o da urto dell'areostato stesso nell'atto dell'atterramento. Nel primo caso chiara apparisce l'applicazione della *lex Rhodia de jactu* nei riguardi dei proprietari delle cose danneggiate, e quella dell'*actio de effusis et dejectis* a favore delle persone danneggiate in sè o nella loro proprietà, nel territorio, in confronto dell'aerostato danneggiante (2). Nel secondo caso esiste evidentemente un *damnum iniuria datum* dal quale discende il ricorso alla *actio legis aquiliae*. Questo sarebbe certo quando il danno derivasse da urto dell'aerostato contro edifici o coltivazioni. A tal uopo il Gemma proponeva, all'articolo 8 del suo schema di Convenzione, che «gli aeronauti e in prima

(1) V. *Trib. civ. di Chambery*, 11 luglio 1906, Rev. du Touring-Club cit. nella « Rev. jurid. int. de la locom. aérienne », Mai 1910, pag. 148, 149; e Imbrecq, *L'Automobile devant la justice*: étude des résponsabilités et jurisprudence en matière d'accidents, causés ou éprouvés par les automobiles. Paris, Dunot et Pinat, 1910.

(2) V. Bodenheim, *Das Privatrecht des Luftschiffahrts*, pag. 10, 11 e 13.

linea il proprietario o i proprietarii dell'aerostato, possano essere tenuti responsabili, anche nei casi di atterramento dovuto a forza maggiore, per i danni prodotti dal loro veicolo alle cose e alle persone » (1).

Sarebbe meno chiaro il caso quando i danneggiamenti derivassero alla proprietà privata in occasione di gare aeronautiche (2), per effetto dell'accorrere della moltitudine in un podere dove fosse sceso o stesse per scendere un aerostato (3).

Perchè gli organizzatori di gare d'aviazione possano essere ritenuti responsabili in caso di accidenti, è necessario che la vittima dimostri da parte loro una colpa che stia in rapporto di causa ad effetto col pregiudizio subito. Ora tale rapporto non potrebbe stabilirsi fra l'accidente e le condizioni di un premio messo in gara, se non nel caso che le condizioni imposte a questa gara siano per temerità in contraddizione

---

(1) Bodenheim, loc. cit., pag. 20: « Die Ersatzpflicht umfasst nur den Schaden, den der Luftschiffer durch die Landung verursacht hat, nicht solchen, der aus Anlass der Landung von andern Personen angerichtet wird, also z. B. nicht Flurschaden, den die durch die Landung herbeigelockten Zuschauer anrichten ».

(2) Gli organizzatori possono alla loro volta agire, come colpiti da danni materiali e morali, verso le società sportive assumenti di propria autorità nei rapporti tecnici una competenza giudiziaria non contemplata in alcun modo dalla legge. Così nel settembre del 1910 il Roger, direttore della « Revue de l'Aviation » ed organizzatore di una settimana di aviazione alla *Croix d'Hins*, si rivolgeva al Tribunale della Senna domandando all'Aereo-Club di Francia una indennità di 100.000 franchi per la squalifica di sedici mesi a lui inflitta dalla « Commissione sportiva », che è una emanazione dell'*Aereo-Club* e dell'*Automobile-Club*. V. per le questioni relative alla competenza pretesa dalla Commissione e dalle altre organizzazioni sportive e per il titolo a domandare una indennità, « Rivista delle Comunicazioni », Settembre 1910, pag. 874-876.

(3) Il Tribunale civile di Torino decideva l'8 marzo 1911 una questione sollevata in relazione alle gare aviatorie del novembre 1910. I proprietari di taluni terreni vicini al campo di aviazione pretendevano dal Comitato organizzatore delle gare l'indennizzo dei danni prodotti alle loro colture dalla folla irrompente nei fondi per seguire le vicende della gara. I membri del Comitato agivano dal canto loro contro i proprietari, sostenendo che questi, non ostacolando l'accesso del pubblico ai loro terreni, anzi ritraendo un compenso dal permesso di salire sugli alberi, avevano esercitato una illecita e sleale concorrenza contro il Comitato. Il Tribunale respinse que-

col buon senso. Nel caso poi della organizzazione di una gara di aviazione, la responsabilità degli organizzatori non potrebbe invocarsi se non quando le condizioni prevedute dal regolamento non siano state adempiute o il servizio d'ordine non sia stato bene assicurato.

Quando nè l'una nè l'altra colpa sussista, sugli organizzatori non potrebbe farsi risalire la responsabilità delle colpe degli aviatori per atti di questi che gli organizzatori non avrebbero potuto impedire nè prevedere. I casi nei quali si potrà invocare la responsabilità degli organizzatori delle gare di aviazione, sono estremamente rari (1), e in queste, come in ogni altro caso isolato di aviazione si troveranno

---

st'ultima domanda ritenendo che « quando non si contesta (ed è pacifico in causa e notorio) che la fiumana di gente era straordinaria ed enorme ed irruente in modo irresistibile, non è serio addurre che il privato proprietario aveva nella legge la facoltà e la possibilità di proibire al pubblico l'accesso sui suoi terreni..... Nè di tale facoltà erano obbligati a valersi e vietare l'accesso dei fondi perchè tale era l'interesse del vicino ». Del pari respinse l'azione dei proprietari contro il Comitato, perchè questo, dopo aver preparato per assistere alle gare un campo chiuso, non era obbligato a provvedere alla tutela delle proprietà vicine a quel campo, alla quale doveva pensare unicamente chi vi aveva interesse, cioè il proprietario. V. Stampa, di Torino del 9 marzo 1911.

(1) V. *Trib. corr. della Senna*, 17 giugno 1910. « Le Droit », 20 luglio 1910. In seguito all'accidente occorso a Juvisy nell'ottobre 1909 e provocato dalla caduta dell'aviatore Blanck, essendosi proceduto contro la società organizzatrice della gara, il tribunale così giudicava: « Attendu que les demandeurs reprochent au président de la Société de ne pas avoir pris les précautions nécessaires pour empêcher l'accident; mais attendu qu'il n'est nullement démontré au tribunal que ces mêmes précautions eussent obtenu l'effet désiré et que l'aviateur qui parcourt l'espace dans tous les sens eût été arrêté par ces obstacles illusoires (doubles barrières et pylones), ou n'eût pas franchi une distance plus grande mise entre lui et les spectateurs; qu'il est donc impossible de dire qu'il y a eu défaut de précautions, par cette raison qu'on ne peut déterminer d'une façon décisive les précautions nécessaires qui auraient dû être prises; que le public doit certainement être protégé contre les sortes d'expériences susceptibles de causer des catastrophes, mais qu'en l'absence de règlements édictés après avis des techniciens et de la preuve d'une faute spéciale à sa charge, le tribunal ne peût décider que De la Gâtinerie qui remplissait les fonctions de Président de la Compagnie d'aviation, a commis une imprudence ou une négligence en raison d'un accident qu'il n'était pas en son pouvoir de prévoir ».....

di fronte l'aviatore danneggiante e la persona danneggiata (1). In tale eventualità è certo che il proprietario avrebbe diritto ad una indennità per il danno sofferto. La sua pretesa invece non sarebbe per ciò giustificata verso l'aerostato quando questo non avesse prodotto il danno ma fosse stato semplicemente occasione del danno; bensì verso gli organizzatori della ascesa o della gara che, secondo ogni previsione, doveva attrarre sul punto della discesa la folla del cui accorrere il danno alle coltivazioni era una naturale conseguenza (2). Indipendentemente da tali considerazioni il Sarfatti (3), avrebbe voluto adottato il principio della responsabilità indipendente dalla colpa. Tale criterio però non è stato accolto dal Congresso giuridico di Verona, cui è sembrato preferibile il criterio della responsabilità normale del Codice civile, cioè quella subbiettiva per colpa incombente all'autore del danneggiamento o al suo principale o preponente quando quello sia un preposto o commesso (aviatore, pilota). Da ciò la deliberazione del Congresso: « Tenuto conto dello stato attuale dell'aviazione, il Congresso ritiene che l'indennità sia dovuta in causa di responsabilità soggettiva (diretta o indiretta) a termine del diritto comune e per i danni recati dall'esercizio dei diritti speciali (atterramento, ecc.) che siano riconosciuti all'aviatore; ritiene necessario che si richieda un minimo di garanzia per l'esercizio dell'aviazione, ma esprime il voto, che non si ecceda per non impedire lo svolgimento dei fortunati tentativi di aviazione ».

Nelle condizioni attuali della locomozione aerea, resterà sempre di necessità più frequente la escusante di forza maggiore, tanto nei riguardi della responsabilità penale quanto in quelli della responsabilità civile. Dal primo punto di vista, può invocarsi la sentenza della Corte di Cassazione francese (4), secondo la quale, essendo provato che le

---

(1) LEON BOUR, *De la responsabilité des organisateurs d'épreuves d'aviation en cas d'accidents*. « Rev. jurid. int. de la locom. aér. », jouillet-août 1910, pag. 213-217.

(2) MEILI, *Il Primo Congresso Giuridico di Verona*. Riv. cit., pag. 340.

(3) GUSTAVO SARFATTI, *In tema di delitti e quasi delitti; responsabilità e garanzie in materia di aviazione*, Verona, 1910.

(4) Toutaine, 14 agosto 1852, C. de Cassat. Cham. Crim. DALLOZ, 1852, 5, 194.

persone a bordo del pallone in discesa domandavano soccorso, si riteneva tale circostanza sufficiente a decidere che esse non erano discese volontariamente sul fondo danneggiato, ma vi erano state costrette da forza maggiore. Per tali motivi si riteneva che il giudice di pace, rifiutandosi di ravvisare in quella discesa gli estremi di una contravvenzione, non aveva male applicato l'articolo 471, § 13 del Codice penale (1).

Quanto alla responsabilità civile e all'obbligo del risarcimento dei danni, sembra ragionevole ammettere, nei riguardi dei danneggiamenti alle cose, il secondo senza la prima, anche nei casi di forza maggiore (2). È la soluzione adottata dal § 904 del Codice civile germanico, secondo il quale è lecita la distruzione o il danneggiamento di cose appartenenti a terzi, quando si tratti di evitare un danno imminente, ma sussistendo sempre l'obbligo del risarcimento dei danni (3).

Un caso curioso di azione per indennità si ebbe in Francia nel settembre 1910, quando i proprietari di alcuni poderi situati presso un campo di aviazione domandarono agli aviatori risarcimento dei danni recati alle messi per effetto non già dell'atterramento, ma del volo. Quel campo era utilizzato dal Farman per i suoi esperimenti d'aviazione e per esercitare i suoi allievi al governo dell'aeroplano, e non lontano da quello un altro campo era occupato da M. Esnaulty

---

(1) « Seront punis d'amende..... ceux qui n'étant pas propriétaires ni usufruitiers, ni locataires, ni fermiers, ni jouissant d'un terrain ou d'un droit de passage, ou qui, n'étant agents ni préposés d'aucune de ces personnes, seront entrés et auront passés sur ce terrain, ou sur partie de ce terrain, s'il est préparé ou ensemencé ». Cfr. *Cod. pen. it.*, art. 427, 481, 482 e 483.

(2) L'Aéro-Club di Francia ha pubblicato un elenco della misura di indennizzo generalmente applicata per le varie colture, tanto nel caso di completa distruzione, quanto in quello di danneggiamento prodotto calpestandole. V. « Rev. jur. int. cit., janvier. 1910, pag. 30, 1.

(3) « Bürgerliches Gesetzbuch », § 904: « Der Eigenthümer einer Sache ist nicht berechtigt, die Einwirkung eines anderen auf die Sache zu verbieten, wenn die Einwirkung zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr notwendig und der drohende Schaden gegenüber dem aus der Einwirkung dem Eigenthümer entstehenden Schaden unverhältnissmässig gross ist. Der Eigenthümer kann Ersatz des ihm Entstehenden Schadens verlangen ». Cfr. Cod. civ. it. art. 594.

Pelleterie per lo stesso scopo. Accanto a quei due campi esiste una vasta superficie coltivata ad avena, che i proprietari affermavano danneggiata dalla frequente supercircolazione degli aeroplani. Essi affermavano che quando le piante si avvicinavano al completo sviluppo, cadevano a terra soffocando per larghi tratti la maturazione del grano, ed attribuivano questo effetto al vento mosso sopra i due campi dalla frequente circolazione degli aeroplani. Fatto constatare il frequente passaggio ed il suo effetto sull'aria immediatamente sottostante alle loro colture, quei proprietari si rivolsero al magistrato (1). Dalla verità o no di tale asserzione doveva dipendere l'ammissione delle pretese di quei proprietari, oppure la loro esclusione come un caso di abuso di diritto (2). Il corrispondente che riferiva la notizia dell'azione era piuttosto di quest'ultimo avviso, ponendo in dubbio l'affermazione degli attori e ritenendo che gli aviatori « will probably prove that their propellers drive the wind, indeed, with great force, but in a horizontal, and not in a vertical direction, and that the crops, therefore, were most likely damaged by other causes. »

Quando invece il danno non possa essere attribuito a forza maggiore, ma ad imprudenza, su chi è imputabile della imprudenza ricade intera la responsabilità e con questa non soltanto l'obbligo del risarcimento dei danni, ma anche quello della indennità eccedente la proporzione del danno subito. Per tali ragioni sembra giusto il giudicato del Tribunale civile della Senna del 24 gennaio 1906 (3), secondo il quale un pilota era ritenuto responsabile dei danni cagionati alle persone dall'esplosione di un pallone, susseguente al suo atterramento in una strada angusta, ma la responsabilità ritenevasi attenuata dalla circostanza che taluni passanti, credendo il pilota in pericolo perchè il pallone procedeva accanto agli edifici, avevano assi-

---

(1) « Daily Telegraph », 11 settembre 1910 e « Rev. jurid. int. ecc. Novembre 1910, pag. 321,2.

(2) Ch. L. Julliot, *De la circulation aérienne et des entraves provenants du chef des proprietaires du sol.* « Rev. jur. int. de la loc. aér. », juillet-août 1910, pag. 209-212.

(3) *Jean et autres contre Bacon.* « Rev. jurid. ecc. » cit., janvier 1910, pag. 20-22.

curata la corda del pallone stesso obbligandolo così a scendere in quella località. Invece non par giusta l'altra sentenza del Tribunale civile di Vervins, che il 2 marzo 1906 giudicò che il sindaco di un Comune autorizzante un privato al lancio di una mongolfiera in occasione delle feste patronali, non poteva essere ritenuto responsabile nè impegnare la responsabilità del Comune per i danni dell'incendio comunicato dalla mongolfiera ad un edificio comunale e da questo ad una vicina proprietà privata (1). I danni recati alle persone in caso di atterramento possono poi, a differenza di quelli recati alle cose, non essere imputabili all'aeronauta anche se manchi la giustificazione della forza maggiore, ogni qualvolta sia possibile attribuire ad imprudenza della persona danneggiata, commessa anche nel prestar soccorso all'aerostato in pericolo. Questo elemento subiettivo relativo alla condotta del danneggiato, sarà dunque decisivo nel determinare la responsabilità e gli obblighi del danneggiante (2).

L'urto fra aerostati essendo singolarmente analogo all'urto tra navi, devono essere analoghe nei due casi, le regole da adottarsi per governarne le conseguenze giuridiche, come analoghe le norme da prescriversi per prevenirlo. In questo senso disporrebbe (art. 14) il progetto di Convenzione del Fauchille secondo il quale, «En cas d'abordage survenu entre des aérostats dans une partie quelconque de l'atmosphère, les Tribunaux et les lois compétents pour apprécier et regler les responsabilités, sont ceux du pays de ces aérostots. Lorsque les deux aérostats sont de nationalités différentes, on suivra, pour décider laquelle des deux législations nationales est applicable, les mêmes

---

(1) « Rev. jurid. int. de locom. aér. », marzo 1910, pag. 69-72 e maggio, pag. 150-152. R. Barillet, *Le delit d'imprudence et l'aviation*.

(2) *Trib. civ. della Senna*, 3 dicembre 1904 e 10 febbraio 1906, Daumond c. Morel, 2° sentenza: « Attendu qu'il resulte de l'enquête que Morel a sollicité le secours de Daumond pour lui venir en aide et qu'il est responsable des suites fâcheuses dont a été victime celui dont il a réclamé l'intervention pour le sortir de la situation perilleuse où il se trouvait; que Morel ne justifie pas avoir donné à celui auquel il avait fait appel des instructions quelconques dont il n'aurait pas tenu compte et établissant qu'il aurait été dans ces conditions victime de sa propre imprudence ». « Rev. jurid. int. de la locom. aér. », janvier, 1910, pag. 19 e 20.

règles qu'en cas d'abordage de deux navires étrangers en pleine mer». Secondo lo schema di Convenzione del Gemma (art. XI), sarebbe invece « competente a giudicare, l'autorità del luogo dove l'urto o la collisione sono avvenuti senza riguardo alla nazionalità dell'areostato o degli abitanti ». Nello stato attuale dell'aeronautica, l'applicazione del criterio del Gemma sarebbe una necessità, perchè urto importerebbe discesa immediata. Ma può prevedersi sempre più frequentemente il caso di urti tra gli aerostati, determinanti avarie che non impediscano la continuazione del viaggio e per uno di essi anche con la immunità da qualsiasi avaria. In tal caso parrebbe preferibile far coincidere la competenza colla nazionalità dell'aerostato; ma, in cospetto sopratutto di un diritto comune da applicare, sarebbe forse preferibile l'adozione del principio di diritto marittimo inglese, secondo il quale è competente il magistrato del primo porto d'approdo successivamente alla collisione.

Nelle condizioni attuali della locomozione aerea non può considerarsi come probabile, in relazione a quella, un notevole sviluppo della assicurazione. Sia all'assicurazione contro gli infortuni che riguarderebbe l'equipaggio e i passeggieri, sia a quella contro i danni che sarebbe applicabile alla perdita o al deterioramento del carico, mancherebbe ancora la base sicura di una statistica abbastanza copiosa per la creazione delle tariffe. Ma trattasi qui di un istituto di germinazione spontanea, rispetto al quale il legislatore ha il compito sopratutto di disciplinare e di garantire rapporti già formatisi. E quando la locomozione aerea fosse diventata più sicura e più frequente, l'assicurazione ne rampollerebbe spontaneamente, distribuendosi nelle varie categorie che la legislazione dei varii paesi ha già riconosciute, disciplinate e garantite.

Da tali considerazioni fu ispirato il Congresso di Verona al quale, in seguito alla relazione dell'avvocato Sciolla, era stato proposto (1) il seguente ordine del giorno: « Allo stato attuale dell'aviazione, i rapporti dell'assicuratore, tanto in confronto al navarca, quanto in confronto ai passeggieri, in dipendenza ai danni delle persone tra-

---

(1) Avv. Oddone Sciolla, *Le assicurazioni in rapporto all'aviazione.*

sportate; vengono regolati secondo le norme delle assicurazioni danni; e colle stesse norme andrebbe per ora regolata l'assicurazione che si facesse per risarcimento di danni ai terzi, alla nave od alle cose che sono oggetto di trasporto ».

Appunto per lasciare che il fenomeno tecnico dell'assicurazione si svolga secondo le proprie tendenze, il Congresso non approvava però quella proposta, ma si limitava ad affermare che all'assicurazione contro i danni della navigazione aerea, non vanno applicate le norme della assicurazione marittima. E forse l' assemblea che intendeva dir poco, finiva, così deliberando, per dire anche troppo; poichè, come bene osservava il Giannini (1) l'assicurazione prenderà nei rapporti della locomozione aerea, quella forma che le imprese assicuratrici si persuaderanno sperimentalmente di doverle dare.

Infatti l'« Unione delle Società tedesche di assicurazione contro gli accidenti e la responsabilità », ha stabilito ormai da oltre un anno le condizioni e le tariffe per l'assicurazione dei viaggi aerei. Per l'assicurazione individuale contro gli accidenti occorsi durante le ascensioni, fu stabilita la tariffa del 2 ½ per mille nel caso di palloni liberi e del 2 per mille in quello dei dirigibili per un solo viaggio, e del 10 per mille e dell'8 per mille rispettivamente per una assicurazione annuale. Per le corse pubbliche è quintuplicata la tariffa d'un solo viaggio e dalla assicurazione sono esclusi gli aeroplani. All'assicurazione sono ammesse, in rapporto colle stesse specie di aerostati, le società aeronautiche, sia nei riguardi dei danni cui queste vanno incontro, sia nei riguardi delle loro responsabilità per danni cagionati colle loro ascensioni, esclusi quelli subiti da persone che vi prendano parte ed escluso pure il caso di incendio. Nel dicembre del 1909 i due dirigibili Zeppelin destinati a far servizio lungo il Reno erano assicurati per un anno per 750.000 franchi ciascuno (2). E talune compagnie inglesi hanno accettato di assicurare anche un minimo di entrate nel caso delle gare di

---

(1) Vedi GIANNINI, *Il Primo Congresso giuridico internazionale di Verona.* « Rivista delle Comunicazioni », giugno 1910, pag. 522-524.

(2) « Rev. int. jur. de la loc. aér. », gennaio 1910, pag. 27 e 29.

aviazione, però aumentando, col procedere dell'esperienza, il premio, e non accettando mai una sola Compagnia di coprire l'intero rischio (1).

In materia di diritto penale può considerarsi l'areostato o come località dove venga commesso un reato che in quello soltanto esplichi la propria efficacia; o come località dove venga commesso un reato che esplichi la propria efficacia nel suolo sottostante, o come oggetto di un reato che sia commesso a suo danno dal suolo o da altro areostato. Nel primo caso i reati devono essere giudicati secondo la legge e dalla giurisdizione dello Stato del quale l'aerostato porta la bandiera; e ciò perchè, pur considerando lo spazio aereo, nelle parti non immediatamente occupate e dominate dal suolo, come un condominio di tutti gli Stati civili, i delitti commessi a bordo degli aerostati non interessano nè in genere tutti gli altri Stati, nè in ispecie gli Stati sottostanti, e perciò non v'è luogo al manifestarsi della concorrenza della giurisdizione dello Stato sottostante con quella dello Stato nazionale dell'areostato. Perciò non sottoscriverei alla proposta del Gemma, secondo il quale (art. X) «qualsiasi reato commesso durante un tragitto aereo dovrebbe essere giudicato in conformità delle leggi del luogo, senza riguardo alla cittadinanza del reo o a quella dell'offeso », intendendosi per legge del luogo, «la legge del territorio sopra il quale si trova, a qualsiasi altezza, l'areostato, al momento della perpetrazione del reato ». Preferibile in tal caso è la soluzione del Fauchille (2), secondo il quale « les aérostats privés, doivent, comme les aérostats publics, pour les actes passés à leur bords, être assujettés seulement aux lois et à la jurisdiction du pays dont ils portent le pavillon ».

La soluzione del Gemma sarebbe applicabile invece quando l'atto illecito commesso a bordo dell'areostato, spiegasse la sua efficacia nel suolo sottostante, sia in via politica collo spionaggio, sia con atti materiali diretti contro gli abitanti o le cose loro e costituenti un reato. Ma anche in

---

(1) G. Lachet, *Les assurances et l'aviation.* « Rev. jur. int. de la loc. aér. », septembre 1910, pag. 252-258.

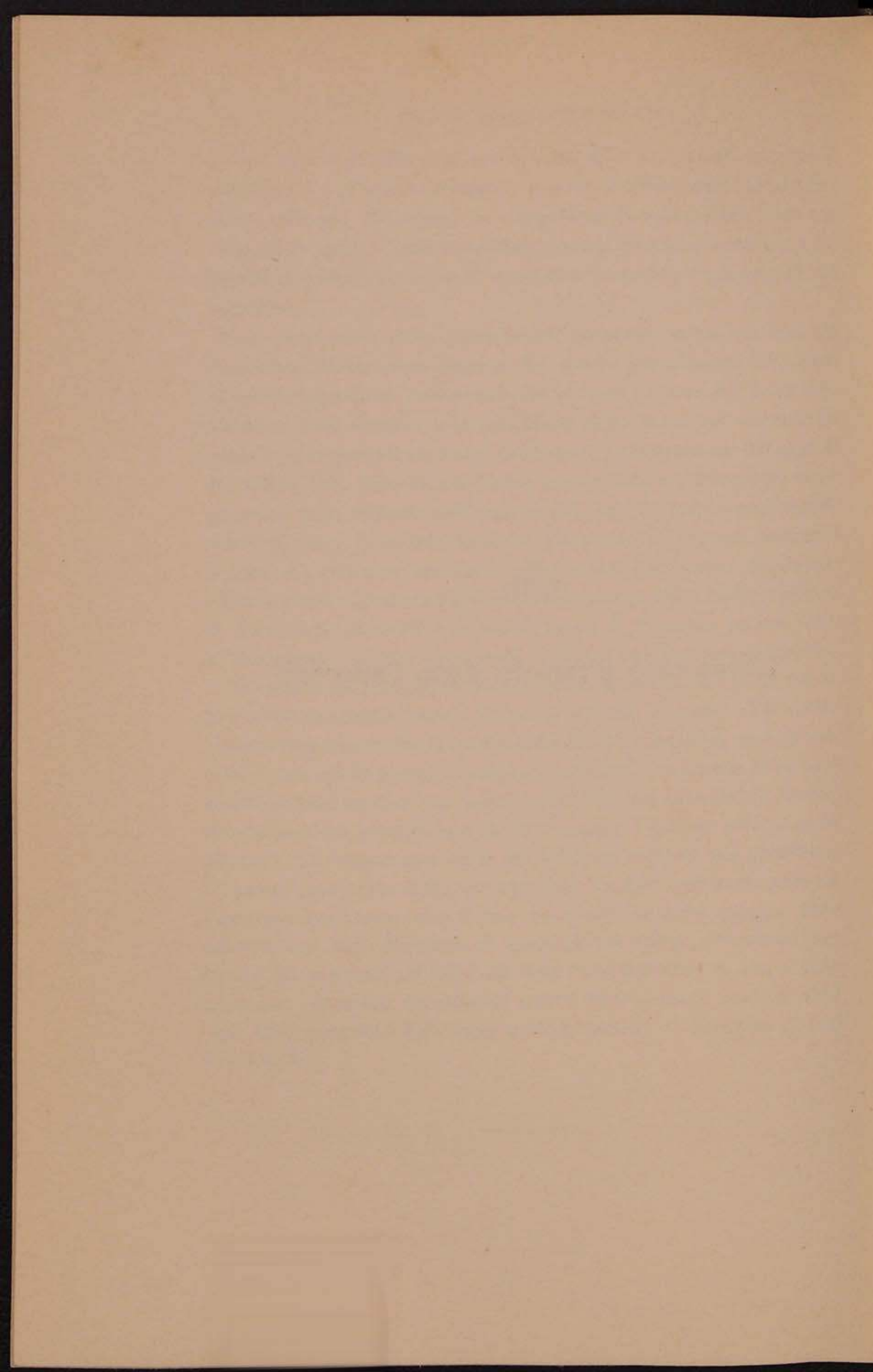
(2) Fauchille, *La circulation aérienne et les droits des Etats en temps de paix.* « Rev. gén. de dr. int. public », 1910, pag. 57.

questo caso si avrebbe una concorrenza delle due giurisdizioni: quella del luogo dove l'atto fu commesso e quella del luogo dove l'atto esplica la sua efficacia. E pertanto la competenza di quest'ultimo Stato non si avrebbe perchè l'atto fosse stato commesso nel *suo* spazio aereo, ma perchè gli effetti necessarii di quell'atto si sarebbe verificati nel suo territorio.

La concorrenza delle giurisdizioni dovrebbe aversi nel caso che l'aerostato stesso fosse oggetto del reato: giurisdizione dello Stato al quale appartiene l'areostato che è stato vittima del reato nello spazio a tutti comune, e giurisdizione dello Stato nel territorio del quale è stato perpetrato l'atto delittuoso. Le disposizioni del capo II del titolo VII, libro II, del Codice penale italiano, dovrebbero essere ritoccate forse soltanto nell'articolo 317, così da colpire anche questa specie di reati. E in tale senso il Congresso di Verona esprimeva il voto che «fossero introdotte nella nostra legislazione disposizioni intese a punire: *a*) chiunque faccia sorgere in qualsiasi modo il pericolo di danno agli aerostati e ai veicoli aerei; *b*) chiunque cagioni danni ai navigatori e ai loro apparecchi nell'atto del loro funzionamento».

Nè manca un esempio di questa tutela specifica, che si ha nell'articolo 155 del Codice penale Svizzero, secondo il quale: «Chi deliberatamente compromette la sicurezza dei trasporti pubblici, specialmente sulle strade e sulle piazze, ovvero compromette la sicurezza della navigazione e della locomozione aerea (oder der Luftsschiffahrt), così da determinare un pericolo per la vita umana, è punito colla pena del carcere». La concorrenza delle giurisdizioni sarebbe poi giustificata in questo caso anche dalla analogia della locomozione aerea colla navigazione marittima, che è tale da attribuire nella maggior parte dei casi agli atti delittuosi di quest'ultima specie, (commessi cioè contro gli areostati nell'atto del loro funzionamento, e non a terra dove non occorrono disposizioni nuove perchè siano protetti come ogni altra proprietà dalle leggi civili e penali), il carattere di atti di pirateria.

XVIII.

L'areostato straniero dopo l'approdo.

XVIII.

L'areostato straniero dopo l'approdo.

Dopo l'approdo regolare in territorio straniero, l'aerostato deve considerarsi sotto tre punti di vista: quello della tutela, in suo confronto, delle leggi di polizia e sopratutto delle leggi doganali dello Stato di approdo; quello della esecuzione, sull'aerostato, delle obbligazioni di coloro cui esso appartiene; e quello della protezione del veicolo dagli atti illeciti dei terzi.

Le necessità derivanti dal primo di questi rapporti hanno ispirato le seguenti norme d'ordine generale proposte dal Fauchille fin dal 1901 (1): « Quand l'aérostat arrive sur le sol d'un Etat, il doit être l'objet de la part des autorités locales, d'une inspection et d'une visite douanière afin de constater s'il n'a pas, à quelque point de vue, méconnu le droit de conservation de l'Etat ».

A questo principio generale il Fauchille faceva seguire allora talune norme particolari relative alla sicurezza politica dello Stato, specialmente in confronto degli aerostati pubblici stranieri.

Le regole dallo stesso Fauchille proposte all'Istituto di diritto internazionale nel 1910, riguardano invece più specialmente gli aerostati privati e la tutela di ogni diritto ed interesse dello Stato di approdo: « Aussitôt après l'atterrissage d'un aérostat (art. 21) le pilote doit en donner avis aux autorités de la localité la plus voisine. Celles ci, après la vérification de l'identité de l'aérostat, l'examen du char-

(1) Fauchille, *Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats.* « Rev. gén. de dr. int. public », 1901, pag. 448-449.

gement et l'accomplissement des formalités préscrites par les lois fiscales, apposeront leur visa sur le livre de bord. L'aérostat porteur de marchandises devra présenter son manifeste. Le personnel du bord doit se conformer aux dispositions de la législation douanière du pays d'atterrissage » (1).

La tutela della sicurezza dello Stato e la possibilità che un aerostato straniero privato abbia avuto nel suo viaggio un fine di carattere pubblico, rendono poi certe misure di polizia più urgenti di quelle doganali. Le autorità locali pertanto dovranno rigorosamente procedere (2) alla identificazione delle persone che si trovano a bordo dell'areostato straniero, atterrato nel loro territorio, alla determinazione del fine del viaggio ed alla verifica, indipendentemente dalla visita doganale, dei risultati eventuali del viaggio stesso e di tutti gli oggetti che si trovano a bordo (3).

Su questi punti, con frequenti riserve circa la determinazione dei dettagli, erano concordi i varii Governi rappresentati alla Conferenza di Parigi del 1910. Il Governo francese, oltre all'obbligo

---

(1) FAUCHILLE, *Projet de Convention sur le régime des aérostats en temps de paix*. « Annuaire de l'Institut de droit international », vol. 23, 1910, pag. 309-310.

(2) Circolare cit. del Ministro dell'interno franc. « Rev. jurid. int. de la locom. aérienne », gennaio 1910, pag. 24..... « Les aéronautes sont tenus de décliner leur noms, prénoms, qualité et domicile. Si ce sont des militaires, ils devront indiquer le grade qu'ils occupent dans l'armée ainsi que le corps ou le service auquel ils appartiennent. En outre les maires et les commissaires de police devront s'assurer que l'ascension a été entreprise dans un but purement scientifique et que les aéronautes ne se sont livrés à aucune investigation préjudiciable à la sécurité nationale ». — BONNEFOY, *Du traitement juridique appliqué aux aérostats étrangers voyageant ou atterrissant en France*. « Journal de droit int. privé », 1910, pag. 59-66.

(3) A tali norme s'informano in Francia la Circolare 12 marzo 1909 del Ministro dell'interno e le decisioni amministrative dell'Amministrazione delle Dogane del 6 aprile, del 16 novembre e del 27 dicembre 1909 (« Rev. jur. int. de la loc. aér. », janvier 1910, pag. 24-27 e mars, pag. 86, 7). Alle autorità locali amministrative è fatto obbligo, non appena un pallone straniero sia disceso nella località rispettiva, di avvertire il prefetto e gli uffici doganali o, in mancanza di questi, gli agenti delle contribuzioni indirette, trattenendo l'areostato fino al pagamento dei diritti doganali. Per l'applicazione di tali diritti, gli ufficiali doganali potranno riferirsi alle dichiarazioni

di sottoporsi alla visita da parte delle autorità locali, proponeva che gli aerostati portanti merci non potessero approdare se non in determinate località all'uopo designate: e, nei riguardi delle dogane, proponeva che, delle merci caricate a bordo, si dovesse presentare un elenco redatto nel luogo di carico e confermato da una dichiarazione dell'autorità fiscale competente. Il Governo bulgaro voleva che, dopo l'approdo, le persone arrivate a bordo dell'aerostato vi si trattenessero finchè non si fosse compiuta la visita da parte delle autorità locali. Il Governo lussemburghese voleva riservata a tali autorità la facoltà di determinare se ed a quali condizioni gli ufficiali e l'equipaggio di un aerostato pubblico potessero circolare nel paese; e del resto riservava per gli areostati privati tutte le disposizioni di sicurezza che intendesse prendere l' autorità locale, esigendo, subito dopo l'approdo, una dichiarazione da parte del comandante dell'areostato, che dovrà riempire e rilasciare all'Autorità competente un questionario speciale antecedentemente determinato. Il Governo russo voleva riservata alle leggi territoriali la determinazione degli obblighi dell'aerostato dopo l'approdo, e proponeva che l'aerostato non potesse spostarsi dal primo approdo se non dopo l'autorizzazione avuta dai rappresentanti della pubblica autorità locale. Il Ministero dell'Interno italiano proponeva che il pilota, subito dopo l'approdo, dovesse darne avviso alla polizia. Secondo i nostri Ministeri delle Finanze e della Marina, ogni persona arrivata

---

degli interessati, controllandole con le carte di bordo; in caso d'un dubbio di inesattezza nelle dichiarazioni, si potrà procedere alla verifica del peso. — A tale decisione è annessa una tariffa doganale; e, per gli areostati che debbano essere immediatamente riesportati, è provveduto perchè le autorità doganali o quelle delle imposte indirette, si limitino ad esigere la consegna dei diritti come per le vetture, biciclette ed automobili, rilasciando una ricevuta che dia del veicolo una descrizione sufficiente per permetterne la identificazione al momento della uscita dal territorio. Nel caso che la riesportazione debba farsi dall'ufficio stesso nella circoscrizione del quale sia approdato senza che l'areostato abbia cessato d'essere sotto la sorveglianza delle stesse autorità doganali, queste non esigeranno il deposito dei diritti doganali, ma basterà l'annotazione in un registro speciale, alla quale seguirà lo scarico registrato dagli agenti che abbiano constatato il ritorno del veicolo all'estero.

a bordo dell'areostato, dovrebbe presentarsi subito al prossimo ufficio di dogana e di polizia; secondo il Ministero italiano della Guerra nessuno dovrebbe allontanarsi dall'areostato (o, senza dubbio, piuttosto dalla sua immediata vicinanza) dopo l'arrivo, senza aver dato avviso dell'arrivo alle autorità competenti, e fatto legalizzare i documenti sottomettendosi alle leggi doganali ed alle tasse corrispondenti.

La Relazione, più volte citata, del Buzzati, distingueva opportunamente tra le misure d'ordine doganale e quelle di polizia. Circa le prime riservava completamente i diritti e le facoltà preventive dello Stato. Faceva notare però il carattere, fino ad ora, *teorico* di tali interessi doganali, (1) «perchè allo stato attuale della navigazione aerea, non si può ragionevolmente presumere che essa leda sensibilmente gli interessi doganali dei varii Stati» (2) e perciò si « augurava che dalla legittima tutela degli interessi doganali non derivino gravi inciampi al turismo aereo ». Circa le misure preventive di polizia, il Buzzati osservava che la grandissima maggioranza degli Stati europei non impongono di assoggettarvisi allo straniero. Non trovava pertanto giustificata una serie di misure speciali di polizia quando l'ingresso nel territorio avvenga per le vie dell'aria, ed ammetteva che si obbligassero « gli areonauti a dar notizia, dopo l'atterramento, del loro arrivo alle più vicine Autorità di polizia ». Potrebbe rispondersi però al Buzzati che l'ingresso per le vie dell'aria è solo *teoricamente* del tutto palese in rapporto colla scelta del punto d'arrivo e della linea di percorso, scelta che è necessariamente meno libera per chi segua le vie di terra e debba passare per le stazioni ferroviarie, per i posti doganali di confine e per le porte delle città. Sicchè, indipendentemente dall'approdo in zone proibite, non pare ingiustificata una più stretta sorveglianza su chi

(1) V. però nella Rev. jur. int. de la loc. aér. », mars., 1910, pag. 87, 88, notizia di esperimenti di contrabbando effettuati nel febbraio 1910 fra il territorio degli Stati Uniti e quello del Messico alla presenza di ufficiali doganali dei due paesi.

(2) Cfr. «Journal de droit int. privé, 1911, pag. 115, *Réglementation internationale de la navigation aérienne*: « La vérité, croyons nous, est qu'on va se trouver petit à petit contraint au libre échange comme à une nécessité inexorable et que la police aérienne ne pourra se faire utilement et efficacement que par des troupes internationales ».

arrivi a bordo di un aerostato di quello che su chi usi degli altri mezzi di locomozione per entrare nel territorio.

Il Progetto di convenzione della Conferenza di Parigi, facendo la riserva che (art. 34) « le transport des marchandises par la voie aérienne ne peut avoir lieu qu'en vertu de conventions particulières entre les Etats intéressés ou des dispositions de leur propre législation », regolava così la sorveglianza (art. 33) del contrabbando e l'applicazione dei diritti doganali nei riguardi dell'areostato e di quanto vi si trovi: « Les aéronefs atterrissant en pays étranger et destinés à être réexportés, bénéficieront, ainsi que leur équipement, de l'exemption des droits de douane moyennant l'accomplissement des formalités exigées à cet effet dans chaque pays, telles que celles de l'acquit-à-caution, de l'admission temporaine, de la consignation des droits ou du triptyque; les approvvisionnements et les matières destinées au fonctionnement des appareils bénéficieront des tolérances en usage dans les Etats contractants; les bagages et objets personnels des aéronautes ou des passagers embarqués à bord d'un aéronef seront, lors de l'atterissage en pays étranger, soumis au même traitement que les objets de même nature que les voyageurs ou passagers importent par les frontières de terre ou de mer ».

Ma mentre era laconico nei riguardi dei rapporti doganali che abbandonava quasi del tutto, insieme col commercio che ne doveva esser l'oggetto, agli accordi particolari (1) fra i varii Stati, il Progetto di Parigi era ricco di disposizioni interessanti la polizia e la tutela della sicurezza dello Stato. Taluni trasporti erano proibiti in modo assoluto nella circolazione aerea internazionale: tali gli esplosivi,

---

(1) Indipendentemente da tali accordi sarebbero però opportune in ogni Stato istruzioni alle autorità politiche e amministrative che evitassero l'applicazione iniqua ed eccessiva delle leggi vigenti. Le merci introdotte nel territorio senza passare per un ufficio doganale sono considerate come contrabbando. L'areostato che atterra nel territorio, se si continuassero ad applicare le regole vecchie ad una locomozione nuova, si troverebbe dunque colpevole di contrabbando per tutte le merci trasportate nel territorio. Sarebbe invece equo di ammetterlo, dopo l'approdo, alla denuncia delle merci ed al pagamento dei diritti doganali, qualunque fosse stato il punto territoriale dell'approdo.

le armi e le munizioni di guerra, i piccioni viaggiatori e gli altri uccelli messaggeri (art. 35). Di altri oggetti i singoli Stati erano lasciati liberi di consentire o vietare il trasporto. Così era degli apparecchi fotografici, riservando però in ogni caso alle autorità dello Stato di atterramento, la facoltà di far sviluppare le lastre fotografiche trovate a bordo degli aerostati stranieri ed eventualmente di sequestrarle insieme colle macchine fotografiche (art. 36). Per il trasporto di ogni specie di oggetti non riservati o vietati o limitati dalle disposizioni dianzi citate della Convenzione, questa riservava le restrizioni eventuali imposte dalle singole legislazioni, colla condizione che fossero applicate in modo generale agli aerostati nazionali ed a quelli stranieri (art. 37). Ed ogni Stato era autorizzato a permettere nel proprio territorio o sopra il proprio territorio agli areostati di tenere a bordo un apparecchio radiotelegrafico, (1) colla condizione però che, senza un permesso speciale, possa essere utilizzato soltanto per la sicurezza dell'areostato (art. 38).

La stessa tutela della sicurezza dello Stato che informava tali disposizioni relative agli aerostati privati, ispirava le altre, analoghe a quelle del diritto marittimo, relative agli aerostati militari. A questi, come alle navi da guerra, era riconosciuto il privilegio della estraterritorialità, estesa anche ai componenti l'equipaggio rivestiti dell'uniforme militare, nell'esercizio nelle loro funzioni (art. 46). Ma appunto in ragione di tali privilegi riconosciuti all'aerostato militare straniero nel territorio, la sua ammissione doveva essere subordinata a condizioni più rigorose di quelle richieste per gli aerostati privati. L'articolo 44 disponeva che «la partenza e l'atterramento degli areostati militari di uno Stato contraente nel territorio di un altro Stato, non saranno ammessi se non colla autorizzazione di tale Stato; restando libero ogni Stato contraente di vietare o di regolare secondo i suoi interessi il passaggio sopra il suo territorio degli areostati militari degli altri Stati contraenti». E pur ammettendo anche per quelli il soggiorno di necessità (art. 45), il privilegio della estraterritorialità tanto in questo caso

(1) V. per le esperienze di trasmissione radiotelegrafica da un aeroplano «Rivista delle Comunicazioni», ottobre 1910, pag. 957, 8.

quanto in quello del soggiorno consentito, era limitato da una eccezione che è bensì implicita anche nel diritto marittimo per effetto del diritto di conservazione degli Stati, ma che nei rapporti della navigazione aerea deve essere espressamente riservata per effetto della più probabile e frequente urgenza delle sue applicazioni: « Les autorités du pays n'en conservent pas moins (art. 46) la faculté d'appliquer aux aéronefs militaires d'un autre Etat contractant comme à leurs équipages, les mesures exigées soit pour garantir la sécurité de l'Etat ou un intérêt sanitaire, soît encore pour protéger des personnes ou des biens d'un péril imminent » (1).

In quanto si voglia considerare l'aerostato come oggetto di rapporti di diritto privato, e come entità patrimoniale suscettibile di esecuzione, dovranno distinguersi, analogamente a quanto avviene nel diritto marittimo, dagli altri aerostati privati, quelli adibiti ad un servizio pubblico di comunicazioni o di trasporti. Il servizio delle comunicazioni deve essere tutelato da adeguate garanzie per l'indisturbato e sicuro suo esercizio; e pertanto, analogamente a quanto è invalso nel diritto ferroviario, e in quello marittimo relativamente ai battelli postali, deve aversi cura che le aeronavi private prestanti un servizio pubblico, non possano, insieme coi loro accessori, essere oggetto di alcuna misura di sicurezza o di esecuzione da parte di creditori, e in ogni modo che il diritto di questi possa farsi valere sull'esercizio utile di quel servizio, e mai sull'areostato che lo esercita o sulle sue parti. Il valore della proprietà dell'areostato sta infatti nel suo insieme; la sua produttività economica dipende dal suo regolare funzionamento; e perciò, pur tutelando i creditori, nè quell'insieme deve essere distrutto, (2)

---

(1) Conférence Internationale de la navigation aérienne, *Procès verbaux des Séances et annexe*. Paris, 1910, pag. 193-197.

(2) V. Decisione del giudice di pace di Laon contro il diritto di sequestro dell'aerostato e dei suoi accessori preteso da un proprietario danneggiato. — BONNEFOY, *Code de l'air*, pag. 149, 150, e argomenti del Bonnefoy contro la decis. ibid. e Journal de droit int. privé », 1910, pag. 61, 2. Gli argomenti che valgono per i battelli postali anche privati, varrebbero anche per gli aerostati esercitanti un servizio pubblico di trasporti; ma per l'areostato privato, così nella proprietà come nella funzione, non si potrebbero pretendere privilegi diversi da quelli d'ogni altro veicolo non aereo.

nè quel funzionamento corrispondente ad un servizio pubblico, deve essere impedito (1).

La protezione dell'areostato già approdato, dagli atti illeciti di cui potrebbe essere oggetto, è già garantita in tutti gli Stati civili dalle disposizioni del diritto comune. Quanto ai palloni sonda elevati a scopo scientifico, la cui protezione dovrebbe secondo il Fauchille essere oggetto d'una particolare Unione fra tutti gli Stati (2), basterebbe, ad esempio, estendere a quelli nel nostro paese l'applicazione degli articoli 123 e 125 del Codice per la marina mercantile. Ciò per gli Stati non costituiti in Unione e dovendo far applicazione per analogia del diritto comune. Una volta costituita la Unione, secondo la proposta del Fauchille, il pallone-sonda atterrato non avrebbe più il carattere d'un oggetto naufragato e ricuperato nel territorio, ma bensì quello di un deposito affidato allo Stato di atterramento per effetto di un rapporto derivante fra quello e lo Stato donde il pallone sonda provenisse, da una Convenzione internazionale.

L'areostato dirigibile approdato in qualsiasi territorio straniero pertinente a Stati civili, vi sarebbe protetto dalle norme del diritto comune; ma, sopratutto per le ancora frequenti ostilità delle popolazioni, quelle, norme protettive dovrebbero essere in modo speciale intensificate. Della protezione del diritto comune sarebbe stato pago, anche nei rapporti internazionali, il Governo britannico; quello francese non solo avrebbe voluto sancito l'obbligo del soccorso all'aerostato da parte delle popolazioni, ma proponeva che queste fossero particolarmente istruite, così da toglier di mezzo i pregiudizi contro la locomozione aerea.

Il Governo austriaco voleva sancito l'obbligo della assistenza dopo l'approdo a carico delle popolazioni; e quello danese aggiungeva la proposta di determinare il relativo compenso. Il Governo bulgaro proponeva che si preordinassero misure intese a salvaguardare l'areostato approdato, il personale e gli apparecchi, ed a facilitare l'assistenza alle persone, le riparazioni al veicolo, ed eventualmente il

(1) Vedi Meili, *Das Luftschiff*, pag. 29-35.

(2) Fauchille, *Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats.* « Rev. gén. de dr. int. public », 1901, pag. 482-4.

soccorso ai naufraghi e il ricupero e la restituzione dietro compenso delle cose naufragate.

Il progetto del Fauchille del 1910 proponeva su tale rapporto le seguenti disposizioni: art. 26, « Celui qui trouve, à terre ou en mer, une épave aérienne, doit en faire la déclaration à l'Autorité municipale de la localité voisine ou du premier port où il abordera dans les 24 heures de l'invention ou de l'entrée au port. L'épave, si elle peut être identifiée, sera restituée à son propriétaire qui remboursera ses frais au sauveteur et lui payera une rémunération de 5 % de la valeur de l'épave. Au cas contraire, elle restera entre les mains de l'autorité; la législation intérieure de chaque Etat déterminera le delai pendant lequel le propriétaire de l'épave peut utilement la réclamer » (1).

In Italia il Ministero dell'Interno non riteneva necessaria alcuna misura particolare per la protezione dell'areostato dopo l'approdo; d'accordo col Governo britannico, giudicava sufficiente il diritto comune e faceva appello alle leggi della umanità; in ciò si univa al ministero dell'Interno nostro anche quello dei Lavori Pubblici che riteneva già sufficientemente protetti gli aerostati approdati, dal diritto penale territoriale, e pertanto non giudicava necessarii in proposito impegni internazionali, prevedendo che, se si farà sentire il bisogno di nuove tutele, si stabiliranno nuove forme di delitti e di contravvenzioni nelle leggi interne dei singoli Stati. Il Ministero della Marina italiana invocava invece un accordo internazionale per obbligare le autorità ed anche i privati cittadini all'assistenza; il Ministero della Guerra riteneva obbligatorio dovunque l'aiuto delle autorità per la protezione delle persone e del materiale e per trovare mezzi di trasporto all'ordinario prezzo locale, restandone la spesa a carico degli areonauti.

Per rendere sicuro il soccorso e almeno per impedire quella ostilità che si estrinseca da parte delle popolazioni coll'impedire l'atterra-

(1) V. nella « Rev. jur. int. de la loc. aér. » de Mars 1911, pag. 100, un cenno sulla controversia fra i proprietari dell'areostato Ville-de-Dunkerque e i marinai che lo hanno custodito e consegnato agli interessati, reclamanti il terzo del valore come *droit d'épave*.

mento, aveva invocato disposizioni particolari il consigliere Giovanni Fantin Presidente del Tribunale di Verona, riferendo sul têma degli « obblighi al soccorso e discipline relative » al Congresso giuridico di Verona, e ritenendo insufficienti le disposizioni degli articoli 435 e 483 del nostro Codice penale. La peculiarità delle condizioni lo induceva a giudicare necessario di meglio sancire le pene del danneggiamento e la obbligatorietà del soccorso. Al primo fine voleva provvedere aggiungendo la seguente disposizione all'articolo 314 del nostro Codice penale: « Le disposizioni contenute nel presente articolo sono pure applicabili a chiunque fa sorgere in qualsiasi modo il pericolo di danni alle persone degli areonauti o di danni ai loro apparecchi aerei mentre sono in azione, ferme le maggiori pene di cui all'art. 327 per i fatti in esso preveduti ». Quanto all'obbligo del soccorso, egli s'ispirava alle disposizioni in vigore dell'articolo 120 del Codice per la Marina mercantile e dell'articolo 435 del Codice penale; e a quest'ultimo proponeva la seguente aggiunta: « Colla stessa pena è punito chiunque omette o ritarda, senza giustificato motivo, di prestare il proprio soccorso ad areonauti in pericolo di perdersi ». Queste sarebbero certo provvide riforme delle leggi interne; ma finchè in tal senso tutte le legislazioni particolari non si fossero uniformemente modificate, una Convenzione internazionale non potrà riconoscere come egualmente obbligatorio il soccorso se non che per le autorità degli Stati, riducendo alle proporzioni di un voto quando si riferisce al soccorso da prestarsi dai privati e limitandosi ad ammettere come obbligatorio il trattamento di reciprocità.

In questo senso l'obbligo del soccorso era sancito secondo il Progetto del Fauchille del 1910: « Les autorités des Etats contractants doivent, en cas d'atterrissage ou de détresse d'un aérostat, lui préter aide et protection; elle doivent instruire la population des mesures nécessaires en pareil cas ». E la regola da lui proposta ispirava gli articoli 31 e 32 del Progetto di Convenzione della Conferenza di Parigi. Il secondo di questi articoli riguardava i naufraghi; il primo affermava che « gli Stati contraenti avranno l'obbligo di ordinare alle loro autorità rispettive di prestare il necessario soccorso agli aerostati in caso di atterramento o di pericolo, ed istruiranno le proprie popolazioni e le proprie navi ed

areostati circa le misure da prendere per portar soccorso ad un areostato in pericolo ». In una Convenzione internazionale minori garanzie non potrebbero sancirsi a favore dell'areostato approdante in territorio straniero. Se infatti il carattere peculiare della sua locomozione e la più libera scelta del percorso e del punto di discesa, giustificano particolari tutele, in suo confronto, dei diritti e degli interessi politici e doganali dello Stato d'approdo, le necessità particolari della sua tutela e i peculiari ostacoli che questa incontra, giustificano non meno a suo favore particolari misure protettive. Giustificata dalle condizioni speciali della locomozione aerea, e dalla giustizia che vuole non meno protetto lo Stato contro gli atti illeciti dei singoli, che non questi gli uni verso gli altri per opera dello Stato, quella tutela sarà tanto più facilmente adottata per effetto della necessità reciproca di soccorso che sarà fatta sentire agli Stati dal carattere internazionale della nuova locomozione.

Un solo limite alla esplicazione territoriale di quella facoltà delle comunicazioni aeree e di quella tutela che risulteranno dalle nuove convenzioni internazionali, deriverà, come in altre parti del diritto amministrativo internazionale, dalle particolari esigenze del diritto coloniale. Già un indizio se ne è avuto, nelle risposte della Germania al Programma della Conferenza di Parigi, secondo le quali, in mancanza di espresse autorizzazioni, si dovrebbe intendere limitato il nuovo diritto internazionale delle comunicazioni aeree, ai territori metropolitani.

E infatti tale soluzione era prevalsa nella Conferenza ed era stata formulata dall'articolo 52 del progetto di Convenzione che disponeva: « La presente Convenzione non si applica di pieno diritto che ai paesi metropolitani degli Stati contraenti; se uno Stato ne desidera l'applicazione nelle sue colonie, possedimenti o protettorati, esso dichiarerà la sua intenzione, sia espressamente, nell'atto di ratifica o in quello di adesione, sia con una notificazione speciale indirizzata per iscritto al Governo francese ».

L'analogia indubbia delle condizioni e la studiata simmetria degli ordinamenti, indurrebbero ad applicare alla locomozione aerea, anche nei rapporti fra aerostati, la stessa obbligatorietà del soccorso che esiste nei

rapporti fra le navi in diritto marittimo. Parrebbe perciò che come il capitano (1) di un legno nazionale il quale incontri qualche nave, anche straniera o nemica, in pericolo di perdersi deve accorrere in suo aiuto e prestarle ogni possibile assistenza, così debba fare anche il comandante di un veicolo aereo. Ma tale obbligo non può mai prevalere sul diritto della propria conservazione, e, per il capitano, sul dovere della conservazione della propria nave. Sicchè nei rapporti fra areostati in corso di viaggio, il riconoscimento dell'obbligo non potrebbe avere ancora se non un valore del tutto relativo, restando subordinato alle condizioni, tuttora così eccezionali, nelle quali un areostato in viaggio può soccorrerne un altro senza grave pericolo proprio.

Perciò il Pittard formulava così la regola secondo la quale « sous reserve de sa propre conservation, un aéronef doit secourir un autre qui signale sa détresse ». E il Fauchille stabiliva nell'ultimo articolo del suo Progetto di Convenzione del 1910 che « sur la demande des intéressés, l'assistance d'un aérostat, dans les airs, à terre ou en mer, doit être fournie dans la mesure du possible ». La quale misura di possibilità è naturalmente tutta diversa per il soccorso da prestarsi in terra e in mare, e per quello da prestarsi in aria.

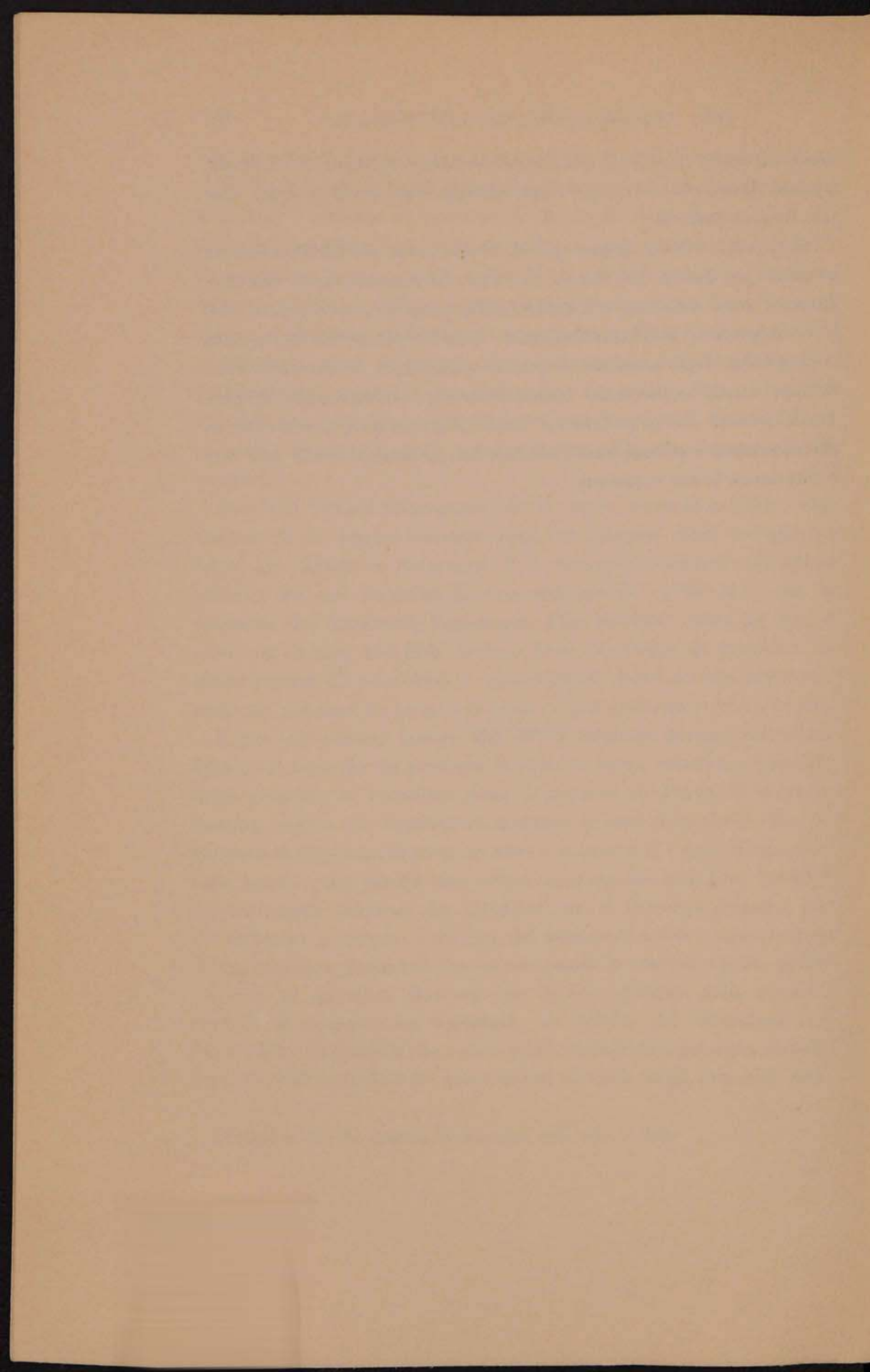
E con tale valore, ancora del tutto relativo, devono intendersi, quanto al soccorso da prestarsi in aria, le regole relative a quest'obbligo proposte in occasione della Conferenza di Parigi. Il Governo francese voleva che l'assistenza invocata in caso di pericolo fosse dichiarata obbligatoria *in terra, in mare e in aria*; e la Commissione milanese faceva voto perchè una futura convenzione stabilisse l'obbligo dell'assistenza reciproca fra areostati; ma il Governo svizzero, pur ammettendo in genere l'obbligo del soccorso, notava come tuttora debba accadere raramente che un aeronauta in cammino possa portar soccorso ad un altro. Notevole poi in sè e distinta dalle proposte relative al soccorso fra aerostati, era quello del Ministero italiano del lavori pubblici che voleva particolarmente regolata la materia dei segnali di pericolo e del soccorso nei riguardi degli areostati peri-

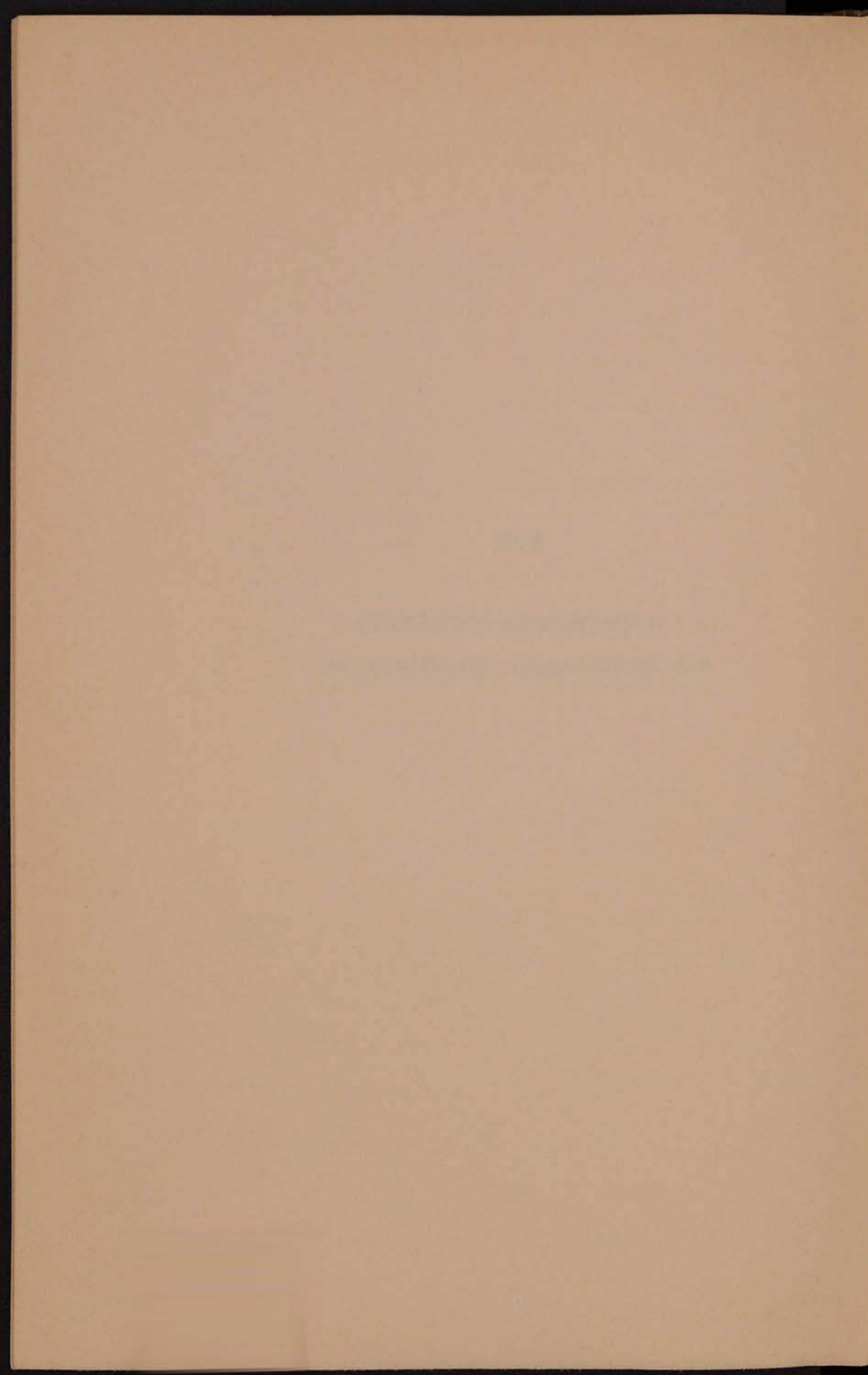
---

(1) Codice per la marina mercantile, art. 120 e 385.

colanti sul mare, rispetto ai quali le navi sottonaviganti ed invocate per soccorso, dovrebbero avere gli stessi obblighi che avrebbero per una altra nave in pericolo.

Due principii stanno anche qui di fronte come nel diritto comune terrestre e nel diritto marittimo: l'obbligo del soccorso che è una conseguenza della socialità, e il diritto della propria conservazione che è un imperativo dell'individualismo. Quanto più perfezionata sarà la dirigibilità degli areostati e quanto più sicura diventerà la loco mozione aerea, tanto meno frequentemente l'adempimento di quel dovere troverà un impedimento nella tutela di quel diritto; tanto più praticamente efficace sarà l'obbligo del soccorso e tanto più rare si ridurranno le sue eccezioni.

XIX.

Cooperazione legislativa ed assistenza giudiziaria.

XIX.

Cooperazione legislativa ed assistenza giudiziaria.

Più urgente della stessa assistenza che le popolazioni devono prestare agli aeronauti e della assistenza reciproca fra areostati in viaggio, può considerarsi però. nel regolamento giuridico della locomozione aerea, l'assistenza fra gli Stati e la loro cooperazione legislativa e giudiziaria.

La cooperazione legislativa dovrebbe tendere ad un ordinamento giuridico uniforme, corrispondente alla uniformità di condizioni del rapporto che deve regolarsi. Alle identiche condizioni tecniche della locomozione, corrisponde la identità del mezzo fisico nel quale essa si svolge, che costituisce nella sua totalità una unità indivisibile. L'aria infatti, che è tutta distinta dai singoli territori e tutta adiacente alla loro superficie, e che nei limiti di una piccola altezza può esserne dominata, mentre a qualunque altezza permette di dominarli, può essere considerata, senza determinazione materiale di vie e senza materiale ostacolo di frontiere, come un campo unico ed indiviso delle comunicazioni mondiali. Se v'è dunque materia che naturalmente si presti ad essere governata da un diritto uniforme, questa è il regime dello spazio aereo e della locomozione che vi si svolge.

A tale uniformità corrispondono poi la competenza sovrana degli Stati e le condizioni di possibilità della sua esplicazione. Lo spazio aereo non può considerarsi in condizioni identiche a quelle delle acque territoriali, perchè, anche negli strati più vicini, oltre ai limiti direttamente occupati e dominati dal suolo. presenta, per le possibilità del suo uso e per le difficoltà del suo dominio, caratteristiche analoghe

a quelle del mare aperto. Ma nemmeno a questo, lo spazio aereo può essere assimilato, perchè a qualunque altezza possono compiersi atti o fatti che direttamente o indirettamente abbiano la loro incidenza nel territorio, interessandone la sicurezza e turbandovi l'ordine giuridico. Per quel tanto che partecipa delle condizioni del mare territoriale lo spazio aereo interessa dunque i rispettivi Stati sottoposti; per quel tanto che partecipa delle condizioni del mare aperto, interessa tutta la società degli Stati civili. E pertanto, non presentando un limite materiale di sovranità nei suoi varii strati, ma nella sua totalità un limite proporzionale di competenze, deve essere considerato come un condominio e il suo regime deve dipendere dalla volontà concorrente di tutti gli Stati. La quale del resto si dovrebbe invocare anche se di quel condominio non si volesse riconoscere la esistenza. I fatti leciti e illeciti compiuti nello spazio aereo, non possono, nella maggior parte dei casi, esplicare nello spazio aereo tutte le loro conseguenze giuridiche e sopratutto le procedure contenziose o penali che eventualmente ne dipendono, le quali pur raramente possono esplicarsi nello spazio territoriale sottostante. Ed in questo internazionale divergere dei criterii adottabili per determinare la situazione di un fatto e la legge ad esso applicabile e dei criterii adottabili per determinare la competenza a giudicarne, si avrebbe, se mancasse un ordinamento uniforme, la fonte di una serie di conflitti insolubili, per effetto dei quali le singole soluzioni disformi adottate nei varii paesi resterebbero rispettivamente teoriche ed inoperanti (1).

Di ciò si mostrarono convinti di recente i Governi degli Stati Uniti, del Messico e del Canadà, intavolando, per la iniziativa del Messico, fra il primo e ciascuno degli altri due, i negoziati per la stipulazione di un trattato d'aviazione. Gli areostati di ciascuno dei due Stati contraenti dovrebbero, secondo il progetto di tali convenzioni bilaterali, essere egualmente iscritti nei due Stati, e un Codice comune dei de-

---

(1) « Journal de droit int. privé », 1911, pag. 114: Il est évident que tout cela (divieti e sorveglianza sui cantieri e sui viaggi) ne servirait à rien sans une complète entente internationale ». V. anche « Times » 16 Dicembre 1910 pag. 11: The Code of the air.

litti e delle pene sarebbe concordato fra i due paesi per essere applicato a tutti i fatti illeciti successivi al passaggio di un areostato oltre la frontiera dello Stato rispettivo. Tale esempio potrebbe essere utilmente imitato in campo molto più vasto (1) così da provvedere ad un tempo alla uniformità delle regole di diritto ed ai mezzi pratici (2) della loro applicazione.

Della opportunità pratica di un tale ordinamento uniforme (3) riesce una dimostrazione anche la evidente necessità, pur nelle condizioni attuali, di ammettere la competenza concorrente delle autorità di più paesi così in materia civile come in materia penale. Nelle azioni derivanti da contratto, è indicata la prevalenza del fôro del convenuto, e questo, per le società di navigazione aerea, sarà presso il tribunale della loro sede principale. Il Meili però riteneva che quelle società debbano, nelle concessioni d'esercizio, essere obbligate ad indicare un domicilio in ciascuno Stato dove abbiano stazioni. Il che implicherebbe la concorrenza delle giurisdizioni, che sarebbe più complicata per le responsabilità civili individuali incontrate, con o senza contratto, a bordo di un aerostato, quando il luogo del contratto fosse, secondo la legge e la giurisprudenza dei varii paesi, diversamente determinato.

Particolarmente nei casi di urto fra aerostati, si dovrebbe adottare la giurisprudenza marittima inglese, seguita anche da Dudley Field

(1) Il Progetto di Convenzione di Parigi abbandonava completamente tali rapporti alle Convenzioni particolari e si limitava a provvedere per le comunicazioni di carattere amministrativo coll'art. 50, che disponeva: Il sera désigné dans chaque Etat un service central chargé de faire et de recevoir directement les comunications prévues par la Convention ».

(2) V. « Rev. jur. int. de la locom. aérienne », février 1911, pag. 68-72. Commission permanente internationale d'aéronautique: conditions indispensables en vue d'assurer la sécurité des expériences des aérostats dirigeables.

(3) Indirettamente ne riconosceva la necessità il Governo svizzero disponendosi (come attestava il Pittard nella « Suisse sportive » del 19 novembre 1910) ad invocare dalle Camere federali la proposta al popolo di una disposizione costituzionale, nel senso di attribuire alla Confederazione la legislazione in materia di locomozione aerea. V. Edm. Pittard. La législation sur la circulation aérienne en Suisse. « Rev. jur. int. de la loc. aér. », Mars 1911, pag. 73, 4.

nel suo progetto di Codice, secondo la quale la nave urtata può agire contro la nave urtante dovunque questa si trovi. Ma anche in tal caso dovrebbe precedere o l'adozione di un diritto uniforme circa le regole di via e la determinazione delle responsabilità, o un diritto uniforme circa il criterio di assimilazione territoriale dei singoli areostati, o dello spazio dove questi siano venuti in collisione.

La stessa necessità di competenza concorrente si presenterebbe in materia penale. Nel progetto del 1902 il Fauchille proponeva: « Les crimes et les délits commis a bord des aérostats en quelque partie que ce soit de l'espace, par les gens de l'équipage, ou par toutes autres personnes se trouvant à bord, tombent sous la compétence des tribunaux de la nation à laquelle appartient l'aérostat et sont jugés selon la loi de cette nation quels que soient la nationalité des auteurs ou des victimes. Toutefois, les infractions qui portent atteinte à la sûreté ou à la fortune d'un Etat, telles que conspiration, trahison, fausse monnaie, etc., doivent, en quelque endroit qu'elles aient été commises, être jugées par les tribunaux et selon les lois de l'Etat lésé..... Les autorités du pays où atterrit un aérostat en lequel un fait delictueux a été commis, peuvent, dans le cas même où le fait échappe à la compétence de la jurisdiction locale, procéder à l'arrestation de l'auteur de l'infraction, et accomplir les mesures urgentes necessaires à l'instruction; elles doivent, aussitôt que possible, livrer le delinquant à l'Etat compétent pour le juger ».

Tale norma implicherebbe, da parte degli Stati, il riconoscimento di questi due principii uniformi di diritto internazionale aereo: 1. Lo spazio aereo è assimilato al territorio sottostante per tutti gli atti illeciti che esplichino su quello la loro efficacia. 2. Lo spazio aereo è assimilato all'oceano per tutti gli atti illeciti, commessi in quello a bordo di un aerostato, che esplichino soltanto all'interno di questo la loro efficacia. — Ma quegli atti illeciti potrebbero non appartenere alle categorie di atti per i quali è ammessa la estradizione: donde la necessità di un terzo principio. 3. Per tutti gli atti illeciti commessi a bordo di un aerostato, sarà dato luogo alla estradizione ogni qualvolta quello approdi nel territorio di uno Stato diverso da quello la cui legge penale deve essere applicata. — Concorrenza dunque di com-

petenze che determina cooperazione degli Stati se si ammettono quei principii fondamentali di diritto uniforme e che si risolverebbe in conflitto, se quell'accordo nei principii fondamentali da applicare circa la sovranità e circa la determinazione del territorio, non fosse prima intervenuto.

La cooperazione giudiziaria resa possibile da tali norme fondamentali, deve esplicarsi dunque con una applicazione particolarmente più ampia della estradizione nei rapporti penali, e, in quelli civili, con una costante e facile e sommariamente ottenuta esecuzione delle sentenze straniere (1). Il Governo russo nelle proposte inviate in occasione della Conferenza di Parigi proponeva che si ammettesse nei rapporti penali la competenza concorrente del tribunale nazionale dell'areostato fuggito e di un tribunale internazionale speciale. Tale istituzione era invocata, con più ampii poteri, dal Papafava, in occasione del Congresso giuridico di Verona. Egli proponeva: « 1. che venisse istituito un tribunale internazionale per giudicare delle liti occasionate dall'urto di aeronavi con giurisdizione mondiale e sezioni nei punti del globo più opportuni: 2. che delle sezioni speciali di detto tribunale internazionale abbiano a giudicare dei reati commessi nei mari liberi e negli spazii aerei sovrastanti ai medesimi, rimanendo stabilito: *a*) che i singoli Stati dovranno prestare l'opera loro perchè gli autori dei reati abbiano a subire il giudizio davanti alla sezione competente, procedendo, ove occorra, alla estradizione; *b*) che per giudicare dei reati commessi negli spazii

(1) Nelle riunioni d'aviazione che hanno carattere internazionale e che richiedono trasporti molto costosi, i Comitati organizzatori garantiscono agli aviatori il rimborso delle spese personali e di quelle incontrate per il trasporto degli apparecchi. Un tale impegno era stato assunto in Inghilterra dagli organizzatori delle gare aviatorie di Doncaster e di Boston, incaricando dei trasporti per proprio conto la « Société des transports internationaux ». Poi il Comitato inglese non pagò la Società dei trasporti e questa per rimborsarsi mise il sequestro sugli apparecchi. Gli aviatori Bruneau de Laborie, Paul de Lesseps e Goupy, vittime del sequestro, ricorsero contro la Compagnia che lo aveva provocato ed ottennero dal giudice la restituzione degli apparecchi sequestrati, ma mediante il versamento delle spese di trasporto (3000 franchi per il primo, 1900 per il secondo e 2100 per il terzo dei ricorrenti). Chi riferisce questo caso (nella « Rev. jur. int. de la loc. aér. », novembre 1910, pag. 319, 320) osserva giustamente: « Voilà des gens qui, pour rentrer in

sovrastanti al territorio di uno Stato, siano competenti a giudicare i tribunali territoriali di questo Stato; 3. Che, mediante trattati di reciprocità, vengano stabilite norme tali da rendere sempre più semplici e comuni le regole di diritto e di procedura che governano nei singoli Stati la materia di cui nei due *voti* precedenti, per fatti avvenuti nel territorio dell'uno o dell'altro Stato (1).

Quest'ultima proposta del Papafava mi parrebbe meritevole di immediata considerazione. Quanto a quella di istituire un tribunale internazionale speciale, non la giudicherei ora altrettanto corrispondente ad una necessità. Per quanto si riferisce all'urto di navi, basterebbe la adozione di uniformi regole di via, e la determinazione della competenza secondo il diritto marittimo inglese, combinata colla esecuzione in un territorio delle sentenze pronunciate in un altro. Quanto ai reati invece il criterio dianzi accennato (2) circa l'assimilazione territoriale del luogo del reato, fornisce una indicazione abbastanza

---

possession de leurs biens, sont obligés de verser au moins provisoirement ce qu'ils ne doivent pas, et une Compagnie qui, pour toucher ce qu'on lui doit et ce qu'elle a payé elle-même, doit poursuivre et saisir ceux qui ne lui doivent rien, sans être certaine d'ailleurs d'être payée définitivement ». Ed aggiunge due proposte: che in ogni simile contratto di trasporto l'aviatore faccia inserire una clausola dichiarante che in nessun caso la Società assumente il trasporto potrà sequestrare l'apparecchio per rimborsarsi dell'importo dovutole e che la Società assumente il trasporto esiga dal Comitato organizzatore il pagamento completo di quello, andata e ritorno, alla prima consegna degli apparecchi nel luogo indicato per la gara. — Meglio potrebbe servire ad eliminare tali inconvenienti e ad assicurare anche da un punto di vista più generale i pagamenti dovuti in relazione a simili trasporti ed alle responsabilità connesse con quelli o colle gare che li hanno determinati, un opportuno adattamento delle disposizioni degli articoli 12, 13, 17, 41, 53 e 56 della Convenzione di Berna del 1890 per il trasporto delle merci in ferrovia. Le tre prime, nei riguardi del rimborso delle spese di trasporto, la quarta nei riguardi delle indennità e le due ultime in quelli della competenza del giudice e della esecuzione delle sentenze, dovrebbero essere, colle opportune modificazioni, sancite anche in una Convenzione internazionale per il regolamento della locomozione aerea.

(1) Papafava, *Atti del Congresso di Verona* e *Ueber die räumliche Umgrenzung des notariellen Wirkungskreises und zwar auf dem festen Lande, dem Wasser und im Luftraum*. Innsbruck, 1901, pag. 85-92.

(2) V. pag. 89.

sicura di legge applicabile e di autorità competente, perchè non occorra istituire una nuova giurisdizione, ma basti invece un particolarmente più ampio ricorso alla reciprocità della estradizione.

Anche qui, come in tutto il campo della locomozione aerea, ci troviamo in cospetto di un ordine nuovo di fatti che presentano, dal punto di vista giuridico, qualche particolare necessità, ma non di fronte ad una categoria di fatti che suscitino un ordine di rapporti giuridici del tutto nuovi, governabili soltanto con novità di norme e di istituti.

L'elemento giuridico nuovo è nel territorio, cioè nel carattere giuridico del mezzo fisico nel quale la locomozione aerea si svolge, che non è un territorio a sè, nè un *non territorio* come l'oceano, nè una dipendenza del territorio di uno Stato come il mare territoriale, ma partecipando dei caratteri dell'uno e dell'altro, dev'essere trattato come un condominio degli Stati, i quali, per evitare conflitti di sovranità derivanti dall'applicazione di leggi singolari divergenti, devono legiferare d'accordo uniformemente circa la ripartizione delle rispettive attribuzioni sovrane nello spazio aereo.

L'elemento nuovo di fatto è il carattere eminentemente internazionale della locomozione aerea, più internazionale che non quello della navigazione marittima. Dalla identità delle sue condizioni tecniche di sviluppo, dalla necessità di regolare rapporti giuridici di persone di varia nazionalità, e rapporti giuridici i cui elementi costitutivi e le cui conseguenze si ripartiscono in territorii diversi, deriva la necessità di taluni principii fondamentali uniformi di diritto materiale e, nei riguardi della loro applicazione, di una assistenza e cooperazione degli Stati civili, che tutelando l'efficacia delle competenze rispettive, garantisca, mediante l'assistenza giudiziaria e sopratutto mediante la esecuzione delle sentenze e la pratica della estradizione, la tutela del diritto e la certezza dei rapporti giuridici.

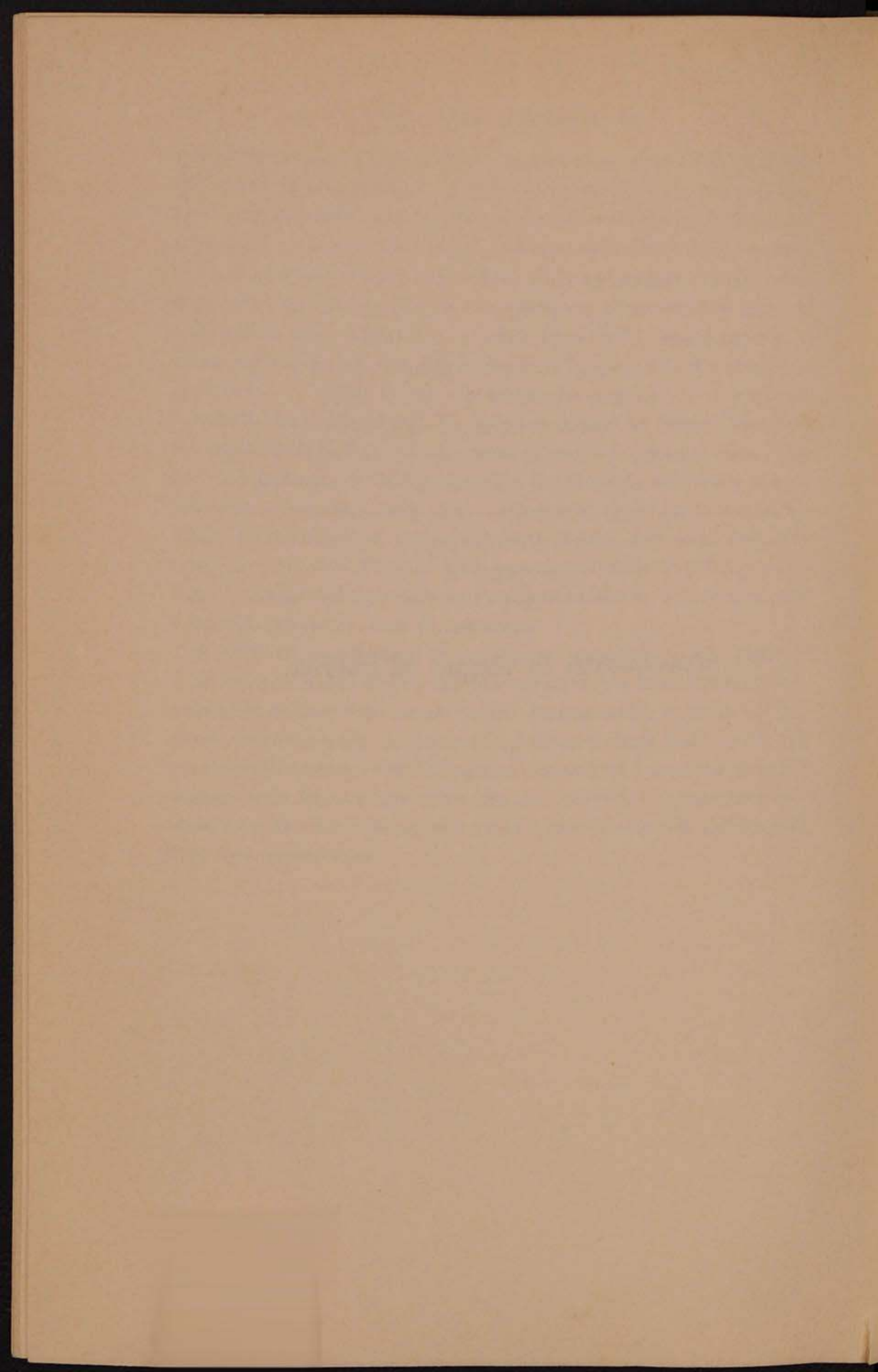
Ma questi, nella loro essenza e nella loro esplicazione, non sono rapporti giuridici nuovi. Se si considera l'esercizio della locomozione aerea nella sua funzione economica, come elemento dei trasporti e delle comunicazioni, troviamo lo Stato singolo e la società degli Stati in rapporto analogo a quello nel quale si trovano di fronte alle comuni-

cazioni ferroviarie ed al servizio, specialmente postale, dei trasporti marittimi. Se consideriamo lo Stato nella tutela della sua sicurezza, non troviamo diritti e facoltà diverse da quelle che derivano dal diritto supremo di conservazione e che si esplicano nella difesa della frontiera, nella prevenzione e nella repressione dello spionaggio, e nella tutela degli ordinamenti doganali. Se si considerano gli aerostati in rapporto colla polizia della navigazione e colla tutela della sua sicurezza, le stesse ragioni che ne determinarono lo sviluppo nel diritto marittimo giustificano le regole di via, e le norme per regolare le conseguenze giuridiche degli abbordaggi. Se infine si prende in esame l'aerostato nei rapporti di diritto privato, nulla di nuovo si presenta circa i rapporti contrattuali, le obbligazioni non derivanti da contratto, la individualità economica della nave considerata come un tutto inscindibile, la immunità di talune categorie di navi, derivante dalla loro pertinenza ad uno Stato o dalla prevalenza della loro funzione sociale, l'obbligo dell'assistenza ed i compensi relativi, e la tutela delle proprietà privata in caso di naufragio.

È tutto un parallelismo di condizioni giuridiche e di soluzioni quasi sempre simmetriche; distinte soltanto per la necessità del regolamento uniforme di alcune norme fondamentali, e per la più frequente necessità della cooperazione giudiziaria degli Stati civili. Tali sono le caratteristiche che distinguono sopratutto i rapporti giuridici connessi colla locomozione aerea che, non nuovi in sè, presentano soltanto qualche nuovo carattere e qualche nuova necessità nei riguardi della loro applicazione.

XX.

L'areostato in tempo di guerra.

XX.

L'areostato in tempo di guerra.

Il Fauchille, presentando all'Istituto di Diritto internazionale nella Sessione di Parigi del 1910 un « Progetto di convenzione sul regime giuridico degli aerostati », limitava le sue proposte alle regole che avrebbero dovuto governarli in tempo di pace.

Il von Bar, che presentava contemporaneamente un proprio progetto di regolamento, vi premetteva talune osservazioni circa l'analogia fra guerra aerea e guerra marittima e circa la confiscabilità degli areostati privati e delle merci che vi si trovino a bordo, ma affermava che « la question du régime juridique des aérostats en temps de guerre ne semble pas assez approfondie pour former l'objet des résolutions de l'Institut », e conchiudeva che « rien ne s'oppose à ce que l'on ajourne jusqu'à la prochaine session de l'Institut, l'examen de la question du régime des aérostats en temps de guerre ».

Anche il Programma del Congresso giuridico di Verona si riferiva quasi esclusivamente ai rapporti di pace, fatta eccezione da talune parti della relazione del Gemma e da quella del Meyer su: « La navigation aérienne dans les guerres d'autrefois et l'influence probable sur le droit de guerre ».

Lo stesso può dirsi del Programma della Conferenza di Parigi del 1910 e delle proposte delle singole Potenze che vi hanno partecipato.

Il Governo belga si limitava ad invocare speciali regole per gli aerostati militari e per il tempo di guerra; quello danese ad esprimere il giudizio che gli aerostati militari dovessero essere in tutto pareggiati alle navi da

guerra. Il Ministero italiano della guerra faceva (1) circa l'analogia degli aerostati prestanti un pubblico servizio, colle ferrovie anzichè colle linee di navigazione, talune brevi osservazioni, dalle quali potrebbero derivarsi notevoli conseguenze nella codificazione del diritto di guerra. Il Ministero italiano di Grazia e Giustizia, proponeva, a completare il programma della Conferenza, una precisa distinzione fra i regolamenti giuridici concernenti gli aerostati in tempo di pace e quelli relativi al tempo di guerra, pur limitando il compito della Conferenza alle regole relative al tempo di pace. E il nostro Ministero dei Lavori Pubblici, proponendo pure l'esame della questione se, accanto al regolamento normale applicato agli areostati, si debba stabilire un regime speciale per il tempo di guerra, esprimeva l'avviso: bastare la menzione della clausola che, in tempo di guerra, le disposizioni normali restano sospese, e si devono applicare, colle modificazioni opportune, le regole internazionali vigenti per le navi in caso di guerra. Ma, eccetto un cenno alle disposizioni di Ginevra e dell'Aia, non era indicato quali dovessero essere quelle opportune modificazioni.

La Conferenza, convocata poco dopo a Parigi, lasciava apparire egualmente la difficoltà di arrivare a risultamenti concreti in materia di diritto di guerra; poichè molte Potenze, pur appartenendo a diversi gruppi di alleanze, si mostravano d'accordo nella ripugnanza dall'assumere impegni non molto ben ponderati circa gli aspetti militari e navali della locomozione aerea. Sicchè tutto lasciava prevedere che il risultato finale, per quanto si riferisce al diritto di guerra, doveva essere o un aggiornamento della Conferenza determinato dalla divergenza manifestatasi circa quel punto speciale, oppure un accordo generale limitato ai rapporti di pace, accompagnato da particolari riserve circa quel punto.

La causa di tali ripugnanze e di tali riserve deve attribuirsi sopratutto alla reale immaturità dell'argomento per una codificazione. E tale immaturità dipende dalla potenzialità ancora ignota e imprevedibile dell'aerostato come strumento di guerra.

---

(1) Conférence int. de navigation aérienne, *Documents*, pag. 143.

Quando gli Stati si son date talune leggi circa la guerra terrestre e quella marittima, essi conoscevano il valore dei limiti imposti alla propria azione futura, e non ignoravano la potenzialità dei mezzi di offesa interdetti o sottoposti a certe norme o limiti di uso. Una serie di regole analoghe, codificate per il diritto di guerra aerea, imporrebbe invece limiti di valore ignoto rispetto all'uso di strumenti di efficacia ancora indeterminata e di governo ancora così incerto da determinare una somma difficoltà di obbedienza ad ogni maniera di regolamento. (1) Il valore ignoto dello strumento giustifica pertanto le ripugnanza degli Stati ad assumere finora speciali impegni ed a subire speciali divieti di uso, dei quali non si potrebbe fin d'ora determinare la portata pratica. La difficoltà di governo dello strumento, determinerebbe poi, nel caso di un elaborato regolamento circa il suo uso, troppi casi di forza maggiore, giustificanti la sua violazione, perchè un tale regolamento possa presentare ora un valore pratico analogo a quello delle codificazioni corrispondenti del diritto di guerra terrestre e marittimo.

Non appena i primi successi dei dirigibili e degli aereoplani ebbero meravigliato il mondo, d'un lato le fantasie si sbizzarrirono circa l'avvenire serbato all'areostato d'ogni maniera nella sua funzione pacifica e nella sua funzione militare, (2) dall'altro gli spiriti umanitarii inorri-

---

(1) Il Governo inglese (V. « Times », 29 novembre e 16 dicembre 1910, pag. 11, *The Code of the air*) ebbe gran parte nella proroga *sine die* della Conferenza, non volendo, anche nel limite del regolamento dei rapporti pacifici « to bind itself to a series of resolutions involving unforeseen and quite unexpected results ». E chi giustificava tale prudenza del Governo britannico nei riguardi del regolamento dei rapporti pacifici, approvava il riserbo della Conferenza circa quelli di guerra, notando che « it is a point of great importance that the Draft Convention does not propose to interfere with the liberty of action of belligerents or the rights and duties of neutrals. The truth is that this part of the subject is almost wholly unexplored..... So many uncertanities hang over all parts of the subject that no code for many years to come can be anything but experimental. We should certainly adopt none without providing for its denunciation on short notice if this be found expedient.

(2) Anzi gli entusiasmi della profezia precedettero di molto i primi incoraggiamenti dell'esperienza circa la dirigibilità degli areostati. Dopo la fortunata ascensione di Montgolfier, Vincenzo Monti ne cantava l'impresa, affer-

dirono pensando alle stragi sempre più vaste e desolanti che da nuove macchine aeree così potenti sarebbero state diffuse su ogni teatro di guerra. Già si pensava a flotte di dirigibili combattenti nell'aria; a squadre di aereoplani velocissimi, carichi di due soldati per ciascuno e trasportanti in breve ora dal territorio tedesco un corpo d'esercito sul territorio britannico, superando gli ostacoli di una insularità da oltre nove secoli inviolata (1).

E alla vicenda degli entusiasmi e degli allarmi dei dilettanti nel campo dell'arte militare, corrispondeva l'allarme dei dilettanti in quello del diritto di guerra. Il nuovo strumento pareva troppo micidiale per poter essere permesso dall'umanità e troppo insidioso per essere tollerato dall'onor militare (2). Già il fucile, che permette di combattere a distanza, parve un giorno arma disonorevole agli uomini abituati all'urto delle lancie e al singolare certame delle spade; e tale sentimento ispirava l'apostrofe ariostesca contro la nuova arma detestata quale « scellerata e brutta invenzione che non avrebbe

---

mando che « vinse i portenti argolici — l'aereo suo tragitto ». E al poeta pareva sicuro il successo della novella impresa, se rendendo omaggio al fortunato aeronauta cantava: « E già l'audace esempio — i più ritrosi acquista; — già cento globi ascendono — del cielo alla conquista ». Ed Erasmo Darwin (1731-1802), nonno e precursore di Carlo Darwin, così scriveva in uno dei suoi poemi: « Soon shall thy arm, unconquerd steam, afar, — Drag the slow barge and drive the rapid car. — Or on wide waving wings expanded bear — The flying chariot through the streams of air; — Fair crews triumphant leaning from above — Shall wave their fluttering kerchief as they move; — *Or warrior bands alarm the gaping crowd — And armies shrink beneath the shadowy cloud* ».

(1) Fr. Mallet, *La conquête de l'air et la paix universelle*, Paris, Librairie aéronautique, 1910, pag. 51, 2: « La conquête de l'air annule les plans les plus savamment conçus; tout l'édifice militaire s'écroule soudain comme un château de carte..... Les places fortes, les champs retranchés, les barrières naturelles ou artificielles, les fleuves, les tunnels ne compteront plus dans les guerres de l'avenir. L'effort gigantesque des peuples pour assurer la sécurité de leurs frontières s'évanouit comme un léger brouillard aux rayons du soleil..... La conquête de l'air ruine dans ses fondements tout le système, toute l'organisation présente de la guerre ».

(2) Mallet, op. cit., Deuxième partie, chap. II, pag. 53-62, *La guerre impossible*.

dovuto mai trovar posto in cuore umano, perchè distruggeva la gloria militare e riduceva senza onore il mestiere delle armi ».

Intanto i tecnici e i militari che pure studiavano, perfezionavano, e sperimentavano i nuovi veicoli, arrivavano a risultati ancora incerti circa il valore dell'aerostato come arnese da guerra e come nave da trasporto ; e dall'incertezza di questi dati, derivava una riprova dell'impossibilità di proporre e far adottare circa il loro uso bellico, norme uniformi di diritto internazionale.

Secondo qualche scrittore autorevole di cose militari (1), nè aereoplani, nè dirigibili potranno essere mai temibili come macchine « infernali » d'invasione e nemmeno come arnesi capaci di una seria opera di distruzione, ma gli uni e gli altri resteranno nulla più che utili ausiliari delle armate in campagna. I dirigibili stessi sarebbero, secondo questi più prudenti giudici, incapaci di operare un serio bombardamento, producendo danni corrispondenti al panico della popolazione sottostante; meno ancora potrebbe attendersi un bombardamento efficace dagli aereoplani, appena capaci di trasportare uno o due esplosivi poco pesanti. Gli aereoplani parevano al Malo utili soltanto per il servizio di esplorazione, nel quale potrebbero mirabilmente completare l'opera della cavalleria; e insieme coi dirigibili erano da lui considerati esclusivamente come utili organi supplementari della guerra futura.

Mentre in Francia e altrove si accreditavano previsioni così temperate, in Inghilterra l'opinione pubblica si agitava per il timore di una invasione dal continente, condotta da un futuro Guglielmo il Conquistatore, che arrivasse per aria a violare un'altra volta la verginità del suolo britannico. Di tali allarmi e della calma che vi opponeva il Governo inglese, è stata una prova la discussione sugli aerostati da guerra svoltasi alla Camera dei Comuni nella seduta del 2 agosto 1909. E di fronte alla serena pazienza del segretario di Stato per la guerra che diceva di voler attendere i risultati degli studii di una Commissione consultiva, prima di scegliere i tipi ed intensificare le costruzioni degli aerostati militari, si levarono voci ammonitrici e gridi d'allarme

(1) CHARLES MALO nel « Journal des Débats », 1° agosto 1909 e 9 aprile 1910.

da persone pur competentissime nelle scienze militari e nell'arte della guerra. Lord Roberts, presiedendo l'8 dicembre 1909, una adunanza convocata per iniziativa della « Royal United Service Institution », trovava strana l'apatia della Granbretagna in tale argomento, ed affermava che se essa potesse prevedere quanto è serbato dall'avvenire alla guerra dell'aria, la sua apatia sarebbe stata scossa come per incanto. E il maggiore Baden Powell, leggendo subito dopo una memoria: « Sulle probabili mutazioni della guerra per effetto della locomozione aerea », prevedeva che, usati non isolatamente ma a gruppi, i dirigibili e gli aereoplani avrebbero profondamente modificata la guerra; che le esplorazioni sarebbero diventate più efficaci, le operazioni più rapide, il teatro della guerra più vasto, e il suo risultato definitivo più rapidamente deciso.

Ma se nel 1909 il valore degli areostati pareva ridursi, anche secondo le previsioni più favorevoli, ai servizii complementari di esplorazione, e, per la poca capacità di trasporto e per la incertezza del lancio, a qualche atto di offesa più moralmente che materialmente efficace, nel 1910 si poteva già considerare sotto un altro aspetto il valore dell'aerostato come strumento di guerra. Nella seduta della Camera dei Lordi del 13 aprile Lord Montagu de Beaulieu (1) interrogando il Governo per sapere di quanti dirigibili ed aereoplani l'esercito e la marina potessero disporre immediatamente e potessero contar di disporre fra un anno, faceva notare quanto notevoli fossero stati in un solo anno i progressi compiuti nell'arte di usare l'areostato nelle operazioni di guerra e ricordava che la Germania aveva superato nello sviluppo degli strumenti della guerra aerea l'esempio dato dalla Granbretagna in quello degli strumenti della guerra marittima (2). Poichè mentre la flotta marittima inglese era tenuta all'altezza del

---

(1) V. anche MONTAGU, *The use of airships in War;* lettura alla « National Defence Association ». « Times », 26 aprile 1909.

(1) Verso la metà del 1910 la Germania aveva, secondo il senatore francese Reymond (« Journ. des Débats », 2 apr. 1910, 12 dirigibili pronti, 11 in costruzione, oltre a 15 pronti appartenenti a privati, e disponeva ormai di 23 hangars militari per dirigibili sparsi nel territorio. Secondo il generale Brun le prime cifre dovevano ridursi a 6 unità immediatamente utilizzabili e 15

« two Powers standard », la flotta aerea tedesca di dirigibili equivaleva ormai al totale dei dirigibili delle altre Potenze (1).

Lord Montagu ricordava poi che, oltre al servizio ausiliare di informazioni, l'areostato può ormai esercitare anche quello di lasciar cadere esplodenti, distruggendo linee di comunicazione, paralizzando i centri più attivi delle città, e demoralizzando gli eserciti sottostanti. Nè al panico sarebbe più ormai sproporzionata, a di lui avviso, la minaccia del danno, perchè un cannone o tubo ad aria compressa, è stato inventato, a quanto egli affermava, in Francia ed in Germania, mercè del quale la mira dall'alto può essere così accurata da limitare l'errore ad un massimo di quaranta metri, sicchè un esplosivo lanciato dall'alto sul palazzo di Westminster colpirebbe sicuramente o la Camera dei Lordi o quella dei Comuni. Contemporaneamente ed in seguito ad altre esperienze, credevasi in Francia di poter affermare che il cinquanta per cento dei proiettili caduti contemporaneamente dal medesimo areostato dall'altezza di cinquecento metri possono essere riuniti in uno spazio di ventidue metri quadrati (2).

Alla minaccia d'altronde non parevano ancora adeguate le possibilità della difesa. Infatti il generale Peigné, già presidente del Comitato tecnico dell'artiglieria francese, ad una interrogazione della « Petite Republique » circa gli effetti del fuoco verticale sui dirigibili, rispondeva che questi potrebbero colpire il bersaglio sedici volte su venti, mentre sarebbe sommamente probabile che di venti colpi tirati dal suolo sottostante sul dirigibile, nemmeno uno arrivasse a colpirlo.

Tale immunità sarebbe stata diminuita, ma sempre in piccole proporzioni, soltanto colla invenzione di una bomba-cometa che, dopo arrivata ad una altezza di 1500 a 3000 metri, emettesse un razzo di fiamme.

---

di uso limitato. V. *Airships and aeroplanes*, nel « Times » del 3 ottobre 1910. Per lo studio dello Stato Maggiore germanico circa la utilizzazione per l'armata dei dirigibili appartenenti a privati, vedi « Rev. jur. int. de la locom. aér. », giugno 1910, pag. 190, 1.

(1) V. per dati precisi fino a tutto il 1909, Cap. Castagneri, *Come sia iniziata la difesa aerea delle nazioni estere*. Roma, Poligrafica, 1909.

(2) « Rivista delle comunicazioni » settembre 1910, pag. 889.

La Germania, tanto progredita nella costruzione dei dirigibili, non ristette da tali studii per la ricerca del modo di combatterli dal territorio sottostante, ed ha già costruita un'automobile corazzata con cupola girante di acciaio, da cui si affaccia la bocca di un cannone del calibro di cinque centimetri, a freno idraulico e tiro rapido, con una portata massima di 7800 metri. Il cannone esce dalla cupola come un telescopio dalla calotta di una specola; l'automobile può correre ad una velocità di 60 o 70 chilometri all'ora, e portare cinque uomini di equipaggio ed un bagaglio di cento proiettili. (1) Anche i francesi esperimentarono nelle manovre del 1910 cannoni speciali montati su automobili velocissime e cannoni comuni da campagna di 75 mm. montati su vetture Dion a 40 HP. Così studiando speciali proiettili e combinando la mobilità della batteria colla mobilità dell'areostato, si tenta di rendere questo non meno vulnerabile del suo bersaglio (2).

Il conseguimento di tale vulnerabilità sarebbe poi di somma importanza per la difesa, anche se l'efficacia dell'areostato restasse limitata al servizio di esplorazione. Infatti i generali in capo di due eserciti nemici sono come due giuocatori di scacchi che non vedono tutto il giuoco dell'avversario, ma soltanto la linea più avanzata della scacchiera dove i suoi pezzi si sono portati, e dietro quella linea possono spingere con difficoltà le proprie indagini quando non dispongano di qualche punto più elevato d'osservazione. L'areostato, specialmente l'aereoplano, permette ad un belligerante questa visione completa della condizione dell'avversario; e pertanto quello dei belligeranti che possa dal suolo colpire gli areostati dell'altro, anche limitati ad una funzione di esploratori, è come se facesse ridiscendere sugli occhi del rivale una benda dalla quale questo si fosse liberato.

---

(1) Il 12 settembre 1910 Mr. Graham White fece a Boston notevoli esperimenti circa il lancio di bombe da un aerostato sopra una nave da guerra; e il tenente Fickle circa il fuoco di fucileria contro truppe da un aeroplano. Lo stesso giorno presso Plymouth si esperimentava l'efficacia del tiro del cannone dal territorio contro aerostati con risultati soddisfacenti. V. *Times*, 13 settembre 1910.

(2) V. per le esperienze fatte in Inghilterra di tiri da navi da guerra contro areoplani. «Rev. jurid. int. de la loc. aér. », novembre 1910, pag. 323.

Frattanto gli ultimi successi dell'agosto 1910 facevano, nella guerra aerea, della Francia una rivale adeguata della Germania. Se questa conserva ancora il primato per i dirigibili, ai quali il nostro paese nulla deve invidiare per qualità (1), ma che superano i nostri e quelli d'ogni altro Stato per quantità, (2) la Francia ha affermato il proprio primato per gli aereoplani (3). Nè questi vi sono considerati più soltanto come esploratori, ma anche come veicoli aerei capaci di percorrere almeno 200 chilometri di spazio con tre passeggeri armati ed un carico di venticinque chilogrammi. Dato il costo relativamente tenue degli aereoplani e la possibilità della costruzione di aereoplani galleggianti per il servizio sul mare e della loro combinazione coi dirigibili e coll'azione di un corpo di truppe o d'una flotta sottostante, (4) l'eventualità di una invasione per via aerea iniziata col trasporto di un corpo d'esercito effettuato in poche ore mediante aereoplani, non pare più un episodio degno soltanto d'un fantastico romanzo di avventure.

Tanta incertezza circa la efficacia attuale e circa i progressi conseguibili prossimamente, non permette di pensare ad una codi-

---

(1) In Francia esiste dal novembre 1910 una ispezione permanente dell'aeronautica militare affidata ad un generale con autonomia di comando sui riparti specialisti e in rapporto diretto col Ministro della guerra. « Rev. jur. int. ecc. », novembre 1910, pag. 317. V. per le condizioni attuali della aeronautica militare italiana le notizie comparative circa lo sviluppo della navigazione aerea e dell'aviazione nei vari paesi (cfr. per la Russia « Rev. jurid. int. de la loc. aér. », settembre 1910, pag. 260) nel « Giornale d'Italia » del 6 gennaio; la intervista col Ministro della guerra nella « Tribuna » dell'8 gennaio e quella col colonello Moris riferita nei giornali del 10 gennaio 1911.

(2) L'Italia aveva al principio del 1911 un dirigibile a Vigna di Valle, un altro a Campalto e il terzo in costruzione ed aveva quattro *hangars* per dirigibili; disponeva contemporaneamente di quattro aeroplani nel campo di aviazione di Centocelle, oltre a quattro *hangars* appartenenti a privati. L'Inghilterra, l'Austria e la Russia stavano per passare innanzi all'Italia tanto nell'aeronautica quanto nell'aviazione. V. « Giornale d'Italia », 6 gennaio, 1911.

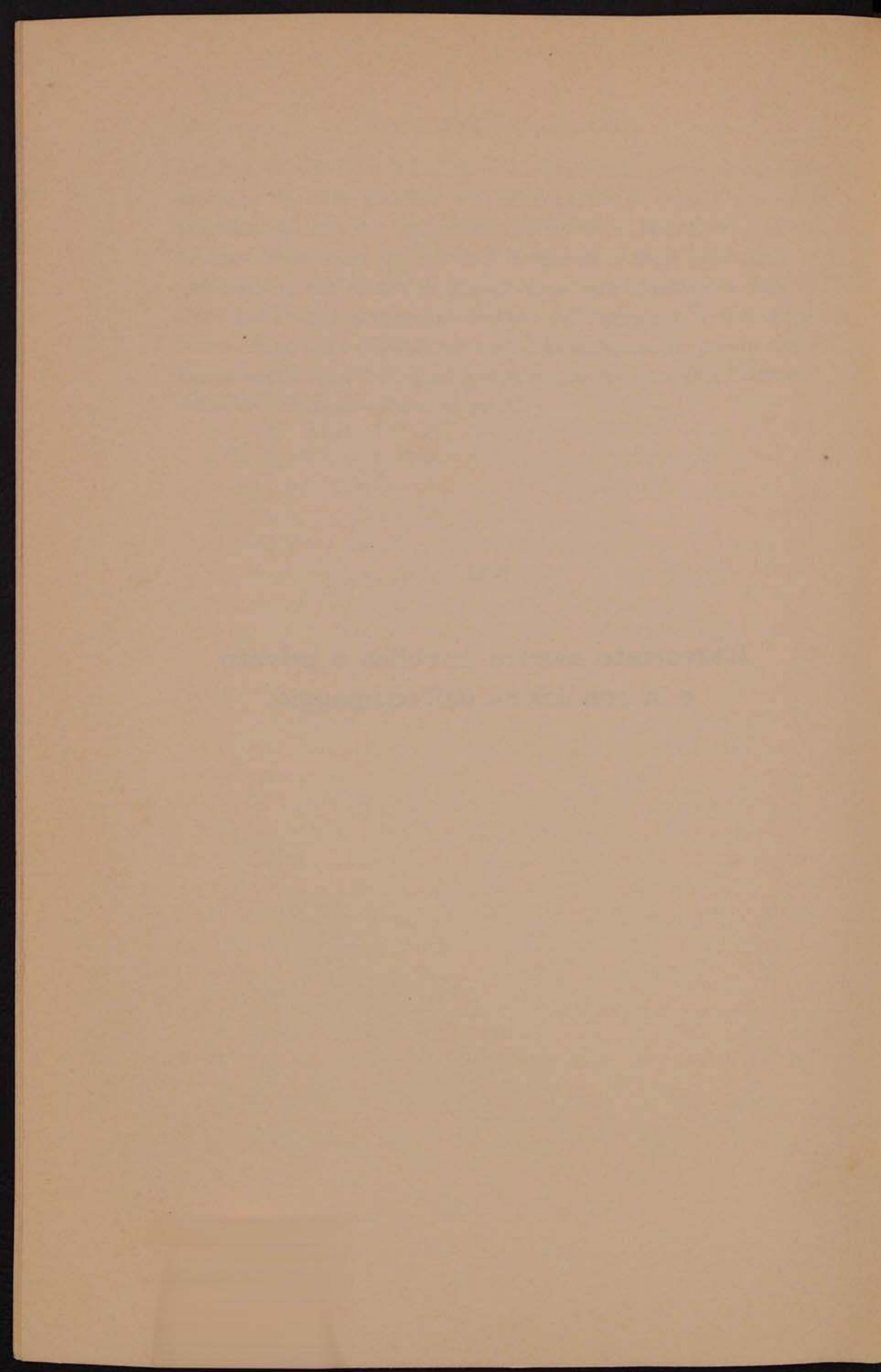
(3) V. *French army trials; aeroplanes in war*, nel « Daily Telegraph », 19 settembre 1910.

(4) V. per esperienze circa l'uso di aeroplani convogliati da navi da guerra specialmente costruite. « Rev. jur. int. de la locom. aér. », octobre 1910, pag. 291.

ficazione immediata e completa del diritto della guerra aerea, codificazione che sarà possibile solo allorquando si conosceranno con precisione gli atti da regolare e le conseguenze da evitare o da attenuare. Nello stato attuale delle cognizioni e degli esperimenti, la codificazione del diritto di guerra aerea può considerarsi soltanto come uno dei frutti, speriamo lontani, dell'esperienza di una guerra futura. E per ora è possibile soltanto la formulazione di qualche regola frammentaria, una delle quali è certo quella che considera l'areostato come uno strumento lecito di guerra.

XXI.

L'areostato nemico pubblico e privato e la condizione dell'equipaggio.

XXI.

L'areostato nemico pubblico e privato, e la condizione dell'equipaggio.

Se la dirigibilità degli areostati fosse ancora in tutto un problema da risolvere e la certezza della direzione dei proiettili dall'alto del tutto impossibile, la proscrizione di tali strumenti dalla guerra potrebbe apparire giustificata e considerarsi come facilmente conseguibile. Ragioni analoghe a quelle che inducono a condannare l'uso delle mine mobili sottomarine, militerebbero per la esclusione dell'uso in genere degli areostati d'ogni maniera che potrebbero in varia guisa violare, indipendentemente dalla volontà dell'equipaggio, il territorio dei neutrali, o le leggi comuni della guerra in territorio dei belligeranti. Ma nelle condizioni attuali, e sopratutto nella incertezza piena di ottimismo che contraddistingue nel momento attuale lo studio del problema della navigazione aerea, la limitazione dell'uso dagli areostati alle sole comunicazioni pacifiche non potrebbe raccogliere più i suffragi di tutti gli Stati.

Nè, ammesso il loro uso in guerra, sarebbe possibile limitarlo ai servizii di esplorazione e di osservazione come avrebbe preferito il Gemma nello schema di Convenzione proposto al Congresso giuridico di Verona, secondo il quale (art. XII) « l'aerostato potrebbe essere impiegato in guerra soltanto quale strumento d'osservazione e d'informazione ». Tale limite non avrebbe potuto essere rispettato se non nel caso che si fosse adottata anche un'altra regola, d'altronde impossibile, che proibisse di colpire dal suolo gli areostati del nemico adibiti in guerra a tale servizio. Senza tale salvaguardia, sarebbero naturali gli sforzi di difesa aerea degli aerostati esploratori, o gli atti di rappresaglia per rispondere al loro precipitare provocato dal nemico, e da ciò sarebbe determinata inevitabilmente la pratica senza limiti delle ostilità aeree. Del

resto lo stesso Gemma non si illudeva (1) che la sua proposta potesse avere molta fortuna; e il Meili contemporaneamente riconosceva che gli Stati più forti sono già troppo impegnati in gara per lo sviluppo di potenti flotte aeree, perchè possa ritenersi sperabile che s'inducano a subire limiti circa il loro uso nello sviluppo eventuale delle ostilità.

Un'altra previsione faceva però il Meili (2), che, se dovesse avverarsi, rappresenterebbe il fine caro agli umanitarii conseguito per opera degli strumenti stessi più micidiali da loro combattuti. Gli aerostati e specialmente i dirigibili usati a fine di guerra parevano al Meili i più efficaci fattori di pace, appunto perchè possono recare danni così grandi ed effettuare strazi così desolanti. Utopia pur troppo anche questa, com'era stata la profezia di chi vedeva nelle torpedini la causa determinante il termine della guerra marittima, perchè considerava un assurdo morale e giuridico la distruzione improvvisa ed insidiosa di una grande nave per opera di un nemico piccolo ed invisibile contro il quale riesce impossibile la difesa.

La coscienza individuale e quella collettiva si abituano in una età a vastità e intensità di cifre, di spazii, di ricchezze, di dolori e di rapporti che parevano inconcepibili ad una età antecedente; e come la torpedine non ha resa impossibile la guerra marittima, nè le applicazioni più colossali e più rapide delle artiglierie hanno impedito il persistere di quella terrestre, così l'efficacia bellica degli areostati non impedirà lo sviluppo della guerra aerea che sarà intanto regolata e disciplinata, come un male inevitabile, senza attenderne la guarigione impossibile da una spontanea reazione d'orrore e di terrore dello spirito umano. Tale era fin dal 1901 il concetto del Fauchille che considerava gli aerostati militari come navi da guerra, e come oggetti di cattura anche in caso di approdo forzato nel territorio del nemico (3). E nelle risoluzioni

---

(1) V. Rapporto citato, pag. 13.

(2) MEILI, *I problemi giuridici dell'aviazione*. « Rivista delle Comunicazioni », febbraio 1910, pag. 117, 8.

(3) V. *Annuaire de l'Institut de droit int.*, 1902, pag. 71, art. 24 del Progetto del Fauchille: « Le droit de saisie et de confiscation est reconnu aux belligérants même sur les ballons ennemis qui, par accident ou relâche forcée, tombent sur leur rerritoire ».

circa il regime giuridico degli areostati proposte da lui l'anno seguente all'Istituto di diritto internazionale (1), egli ammetteva infatti (art. 21) che: « les Etats belligérants ont le droit, en quelque partie que ce soit de l'atmosphère, de se livrer à des actes d'hostilité au-dessus de leur territoire continental et au-dessus de la pleine mer, ou de la mer qui avoisine leurs côtes. ».

Le caratteristiche che non possono mancare all'areostato militare perchè debba essere individualmente considerato come legittimo mezzo di guerra, risultano dalle norme vigenti nel diritto aereo di pace circa l'indicazione della nazionalità del veicolo e delle sue caratteristiche militari. Quando quelle norme siano osservate, si ha quanto basta perchè l'areostato militare di un belligerante debba essere riconosciuto come legittimo strumento di guerra dall'altro belligerante e dai neutri. Infatti si ha in tal guisa sufficiente garanzia che esso corrisponda alle condizioni fondamentali del diritto internazionale in materia di legittime relazioni belliche: quelle di portare apertamente le armi e di osservare le leggi della guerra (2). Le stesse ragioni e le stesse condizioni che valgono per le flotte volontarie e per le navi ausiliarie nel diritto marittimo potranno invocarsi poi per ammettere e per disciplinare le condizioni degli areostati privati assunti in servizio dello Stato in tempo di guerra (3).

---

(1) *Annuaire de l'Institut de droit int.*, 1902, pag. 58-77.

(2) Vedi anche *loc. cit.*, pag. 68, art. 23: « La guerre en ballons est assujettie avec lois et coutumes de la guerre maritime..... ».

(3) Per questa via si vanno mettendo ormai tutti gli Stati, costituendo una flotta ausiliaria di areostati ed una milizia territoriale di aeronauti e di aviatori. In Francia i palloni sferici privati sono già da varii anni immatricolati dal Ministero della guerra col concorso dell'Aero-Club di Francia. Lo stato maggiore germanico ha completato fino dal luglio del 1910 lo studio per la utilizzazione dei dirigibili appartenenti a privati, procedendo al loro censimento con assegni di premii per incoraggiare il loro mantenimento e miglioramento, e disponendo per la loro incorporazione nella flotta aerea in caso di guerra, con premio elevato, indennità totale in caso di perdita e sostituzione di personale militare al personale privato, ed alla requisizione in tempo di pace a titolo di locazione obbligatoria, con subordinazione del personale privato a comandante militare, assicurazione e indennità giornaliera a carico dello Stato. — V. « Rev. jur. int. de la loc. aér. », juin 1910, pag. 190, 1.

Dal carattere militare dell'aerostato e dalla sua legittimità come strumento di guerra, deriva il carattere di belligeranti legittimi in coloro che vi si trovano a bordo. Il progetto del Fauchille del 1902 disponeva (art. 25) che: « l'equipage de tout ballon ennemi, public ou privé, qui tombe en pouvoir de l'adversaire, est prisonnier de guerre », e che (art. 26) « ne sont pas considérés comme espions de guerre, s'ils sont capturés, les individus envoyés en ballons pour transmettre les dépêches et, en général, pour entretenir les communications entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire ». Tali disposizioni, giustificate dal fatto che tanto nell'equipaggio, quanto nei messaggeri aerostatici mancano gli elementi della dissimulazione e della clandestinità (1), riproducevano una disposizione già adottata nella prima Conferenza dell'Aja. Questa infatti dopo aver definito (art. 29 del Regolamento) come spia soltanto « l'individuo che, agendo clandestinamente, o sotto falsi pretesti, raccolga o cerchi raccogliere informazioni sulla zona d'operazioni di uno dei combattenti, coll'intenzione di comunicarle alla parte avversaria »; e dopo aver deciso che « come spie non debbano essere considerati i militari e non militari che compiono apertamente la loro missione, incaricati di trasmettere dispacci destinati sia alla propria armata, sia a quella nemica »; disponeva che a quest'ultima categoria siano considerati come appartenenti « gli individui mandati in pallone per trasmettere dispacci e in generale per stabilire comunicazioni fra le diverse parti di un'armata o di un territorio ».

Tale regola, che sembra ora così inoppugnabile e che la seconda Conferenza dell'Aja non modificava ed era riprodotta da ogni successivo disegno di codificazione internazionale del diritto di guerra aerea, era però penetrata a fatica nel diritto positivo internazionale. Durante la guerra del 1870-1871 cinque aerostati francesi erano stati catturati dalle truppe tedesche. Il conte di Bismarck, a proposito di queste catture, dichiarava al decano del corpo diplomatico restato a Parigi durante l'assedio, che le persone trovate a bordo dei palloni

---

(1) Vedi Meili, *Das Luftschiff*, pagg. 49-52. A. Meyer, *Rapporto al Congresso di Verona*.

francesi catturati sarebbero giudicate secondo le leggi della guerra e trattate « comme ceux qui feraient des tentatives semblables par la voie ordinaire ». Tale minaccia era ispirata da una severità molto maggiore di quella implicita nell'articolo 99 delle « Istruzioni » emanate dal Governo degli Stati Uniti durante la guerra di secessione, secondo le quali «le circostanze che hanno accompagnata la cattura determineranno le disposizioni da adottare per i messaggeri non militari e senza uniforme ».

Alla Conferenza di Bruxelles del 1874 fu lo stesso rappresentante della Germania, generale von Voigt Rhetz, che, nella seduta del 1° agosto, propose una risoluzione escludente che le persone trasportate a bordo di palloni possano in alcun caso essere trattate come spie. Alla sua proposta corrispondeva l'ultimo alinea dell'articolo 22 della Dichiarazione di Bruxelles (1) del 1874, che il « Manuale delle leggi della guerra terrestre », approvato dall'Istituto di diritto internazionale nella sessione di Oxford del 1880 completava e sviluppava (2).

In pochi anni si è passati dalla pretesa di assimilare gli areonauti alle spie, alla loro assimilazione, anche nella loro funzione di messaggieri, ai legittimi belligeranti, che, in caso di cattura, devono essere trattati come prigionieri di guerra (3). Il che non è soltanto confortante

---

(1) « A cette catégorie appartiennent également, s'ils sont capturés, les individus envoyés en ballons pour transmettre les dépêches et, en général, pour entretenir les communication entre les differentes parties d'une armée ou d'un territoire ».

(2) Art. 21. — « Les individus qui font partie des forces armées belligérantes, s'ils tombent au pouvoir de l'ennemi, doivent être traités comme prisonniers de guerre. Il en est de même des messagers porteurs de dépêches officielles accomplissant ouvertement leur mission, et des aéronautes civils chargés d'observer l'ennemi, ou d'entretenir les communications entre les diverses parties de l'armée ou du territoire ».

Art. 24. — « On ne doit pas considérer comme espions les individus appartenant à l'une des forces armées belligérantes et non déguisés, qui ont pénétré dans la zone d'opération de l'ennemi, non plus que les messagers porteurs de dépêches officiels, accomplissant ouvertement leur mission et les aréonautes ».

(3) V. A. WILHELM, *De la situation juridique des aéronautes en droit international*. « Journal de droit int. privé », 1891, pag. 440-452.

indizio dei rapidi progressi del diritto internazionale, ma è anche una prova della necessità di far procedere frammentariamente e cautamente l'opera della codificazione, di pari passo colla esperienza che ne indica l'indirizzo e ne giustifica lo sviluppo.

Le persone prestanti servizio a bordo degli areostati privati di un belligerante, assunti in servizio ausiliare di guerra, dovrebbero essere pur assimilate a quelle prestanti servizio a bordo di un areostato militare ed appartenenti all'esercito regolare dello Stato, purchè corrispondano alle condizioni dell'articolo primo del Regolamento dell'Aja concernenti le leggi e gli usi della guerra terrestre (1).

Lo stesso può dirsi a proposito del trattamento dell'areostato non militare nemico, del suo carico e del suo equipaggio. Originariamente tale areostato appariva destinabile esclusivamente a fini ausiliari di carattere militare, pur senza il carattere militare apertamente manifesto negli areostati dedicati esclusivamente al servizio di guerra. E pertanto si potevano concepire rispetto agli aerostati privati del nemico soltanto due soluzioni: una più rigorosa, che li riteneva colpevoli di spionaggio con tutte le conseguenti sanzioni a carico dell'equipaggio; ed una più mite che li assimilava agli aerostati da guerra colla conseguenza, non solo della confisca del carico, e del veicolo che sarebbe derivata egualmente dalla loro assimilazione alle navi mercantili nemiche, ma anche della riduzione in prigionia dell'equipaggio.

La prima soluzione parve necessaria finchè, restando incerta la dirigibilità, pareva da escludersi la possibilità di regolari trasporti di carico pacifico da parte degli aerostati. La seconda soluzione non tardò

---

(1) « Les lois, les droits et les devoirs de la guerre ne s'appliquent pas seulement a l'armée, mais encore aux milices et aux corps de volontaires réunissant les conditions suivantes:

1. d'avoir à leur tête une personne responsable pour ses subordonnés;
2. d'avoir un signe distinctif fixe et reconnaissable à distance;
3. de porter les armes ouvertement et
4. de se conformer dans leurs opérations aux lois et coutumes de la guerre.

Dans les pays où les milices ou des corps de volontaires constituent l'armée ou en font partie, ils sont compris sous la dénomination d'*armée* ».

ad essere ritenuta più ragionevole, insieme col manifestarsi di tali possibilità escludenti dall'areostato privato nemico il necessario carattere di strumento di spionaggio.

Secondo le prime regole sommarie formulate dal Fauchille nel 1901(1) « les ballons belligérants privés et leurs équipages, seront de bonne prise comme propriété privée ennemie sous pavillon ennemi: dans la guerre aérienne en effet, la propriété privée est, aussi bien que dans la guerre sur mer, saisissable sous pavillon ennemi. Toutefois les passagers et les marchandises de nationalité neutre et de caractère non hostile, devront, à bord des aréostats, comme à bord des vaisseaux ennemis, être entièrement respectés ». Da ciò risultava in parte esplicitamente ed in parte per esclusione, la confisca dell'aereostato privato nemico e del suo carico e la prigionìa di guerra dell'equipaggio. Tale era il valore della 24ª fra le Risoluzioni proposte l'anno seguente dallo stesso Fauchille alla Sessione di Bruxelles dell'Istituto di diritto internazionale. Secondo tale proposta: « le droit de saisie et de confiscation est reconnu aux belligérants même sur les ballons ennemis qui, par accident ou relâche forcée, tombent sur leur territoire ». Infatti nelle designazioni di *ballons ennemi* il Fauchille comprendeva, insieme cogli areostati pubblici anche quelli privati, come lo dimostra il commento ch'egli faceva seguire alla sua proposta: « Dans les airs, les belligérants peuvent capturer les ballons publics et privés de l'ennemi, les premiers à titre de butin de guerre et les seconds en vertu du droit de prise; car dans la guerre aérienne comme dans la guerre maritime, la propriété privée ennemie est saisissable sous pavillon ennemi ».

Secondo la 25ª Risoluzione proposta « l'equipage de tout ballon ennemi, public ou privé, qui tombe au pouvoir de l'adversaire, est prisonnier de guerre ». « Appliquant, aggiungeva il Fauchille, à la guerre aérienne les principes de la guerre maritime, les hommes et officiers de ces equipages seront de bonne prise et pourront être réduits en captivité pourvu qu'ils soient de nationalité ennemie; par leur spécialité même, ils constituent, en effet, une reserve toute prête pour les armées des bélligérants; quant'aux passagers ennemis, ils ne

(1) Vedi FAUCHILLE, *Le domaine aérien*, l. c. pag. 448-9.

seront pas traités comme prisonniers de guerre à moins qu'ils ne fassent partie de l'armée de l'ennemi ».

Quanto alle navi private dissentivano da queste proposte il Meurer (1), il Von Bar (2) e il Merignhac (3), secondo i quali il diritto dei belligeranti di impossessarsi delle navi di commercio e di confiscarle, non dovrebbe estendersi agli areostati privati del nemico. Essi adducevano a difesa della loro obbiezione l'argomento giuridico dello scarso contributo degli areostati privati all'aumento delle forze del nemico, e l'argomento pratico dei pericoli che la caccia agli areostati presenta per la navigazione in generale senza riuscire d'altronde di reale efficacia; e il Merignhac concludeva ammettendo che ad essi non si dovessero applicare le norme relative alla proprietà privata del nemico nella guerra marittima, ma bensì i principii vigenti per quella nella guerra terrestre. Ai loro argomenti si potrebbe ritorcere quello della facilità di usare per i fini della guerra un aerostato privato, dipendente dall'eguale importanza che ha per la guerra e per la pace la dirigibilità degli aerostati e la loro rapidità e dalla non ancora completa specializzazione della costruzione degli uni e degli altri.

La questione può ritenersi decisa ormai dall'articolo 53 del Regolamento dell'Aja del 1907 circa le leggi e gli usi della guerra terrestre, secondo il quale: « tous les moyens affectés sur terre, sur mer et dans les airs à la transmission de nouvelles, au transport de personnes ou des choses, en dehors des cas régis par le droit maritime .....peuvent être saisis, même s'ils appartiennent à des personnes privées; mais devront être restitués et les indennités seront reglées à la paix » (4).

Così si combina la tutela dei diritti privati con quella della sicurezza dei belligeranti. Ma i dissensi tuttora esistenti circa l'applicazione di tale norma agli areostati privati del nemico, dimostrano come lo sviluppo materiale della navigazione aerea determinasse la mutabilità dell'indirizzo del diritto di guerra che deve governarla. Ad uno stadio di rudimentale tecnica e d'incerta efficacia, corrispondeva il concetto

---

(1) MEURER, *Das Luftschiffahrtrecht*, München-Berlin, 1909, pag. 36 e seg.
(2) VON BAR, *Observations et projet*, cit., pag. 6.
(3) MERINGNHAC, *Les lois et coutumes de la guerre sur terre*, pag. 102.
(4) V. A. MEYER, loc. cit., pag. 33-36.

dello spionaggio e della applicazione ad ogni areostato nemico, pubblico o privato, del diritto penale speciale di guerra. Col progredire della tecnica, la caratteristica necessaria di spionaggio scompariva, ed era sostituita, per gli uni e per gli altri, da quelle della preda bellica e della confisca colla prigionìa dell'equipaggio. Ma i progressi tecnici lasciavano già intravvedere la possibilità del trasporto di passeggieri e di merci, aggiunto al trasporto dell'equipaggio; e la conseguenza ne era una norma secondo la quale una parte delle persone trasportate da un areostato nemico potevano essere immuni anche dalla prigionìa da guerra. Intanto non pareva più impossibile il formarsi di una categoria di areostati di carattere pubblico, non per effetto della loro pertinenza alla flotta aerea dello Stato, ma per effetto del servizio pubblico di carattere pacifico al quale siano, colla sanzione dello Stato rispettivo, destinati. A questa categoria non avrebbero più potuto applicarsi le regole normali del diritto marittimo di guerra, ma bensì regole eccezionali analoghe a quelle destinate ad assicurare la immunità dei piroscafi postali. Così prevedeva il Ministero Italiano della guerra nelle sue proposte in occasione della Conferenza di Parigi, ammettendo che, in caso di guerra, tali aerostati potessero essere considerati come neutri e continuare il loro servizio (1).

Eliminato dall'aerostato in guerra il carattere di strumento di spionaggio, deriva come una conseguenza del suo carattere di legittimo strumento bellico anche l'applicazione delle norme relative al soccorso dei malati e dei feriti. Tale applicazione deve importare per l'aerostato esclusivamente dedicato a tale soccorso, la immunità dalla cattura; per gli altri aerostati belligeranti pubblici e privati deve determinare, analogamente a quanto avviene nella guerra terrestre e in quella marittima, particolari limiti di ostilità e particolari obblighi positivi di assistenza. Il Fauchille così riassumeva tali obblighi nelle sue proposte all'Istituto del 1902: « Relativement au traitement des malades et blessés, l'Institut se réfère à celle des dispositions de la Convention de la Haye de 1899 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève de 1864, qui peuvent recevoir leur appli-

---

(1) Conférence internationale de navigation aérienne, *Documents*, pag. 142.

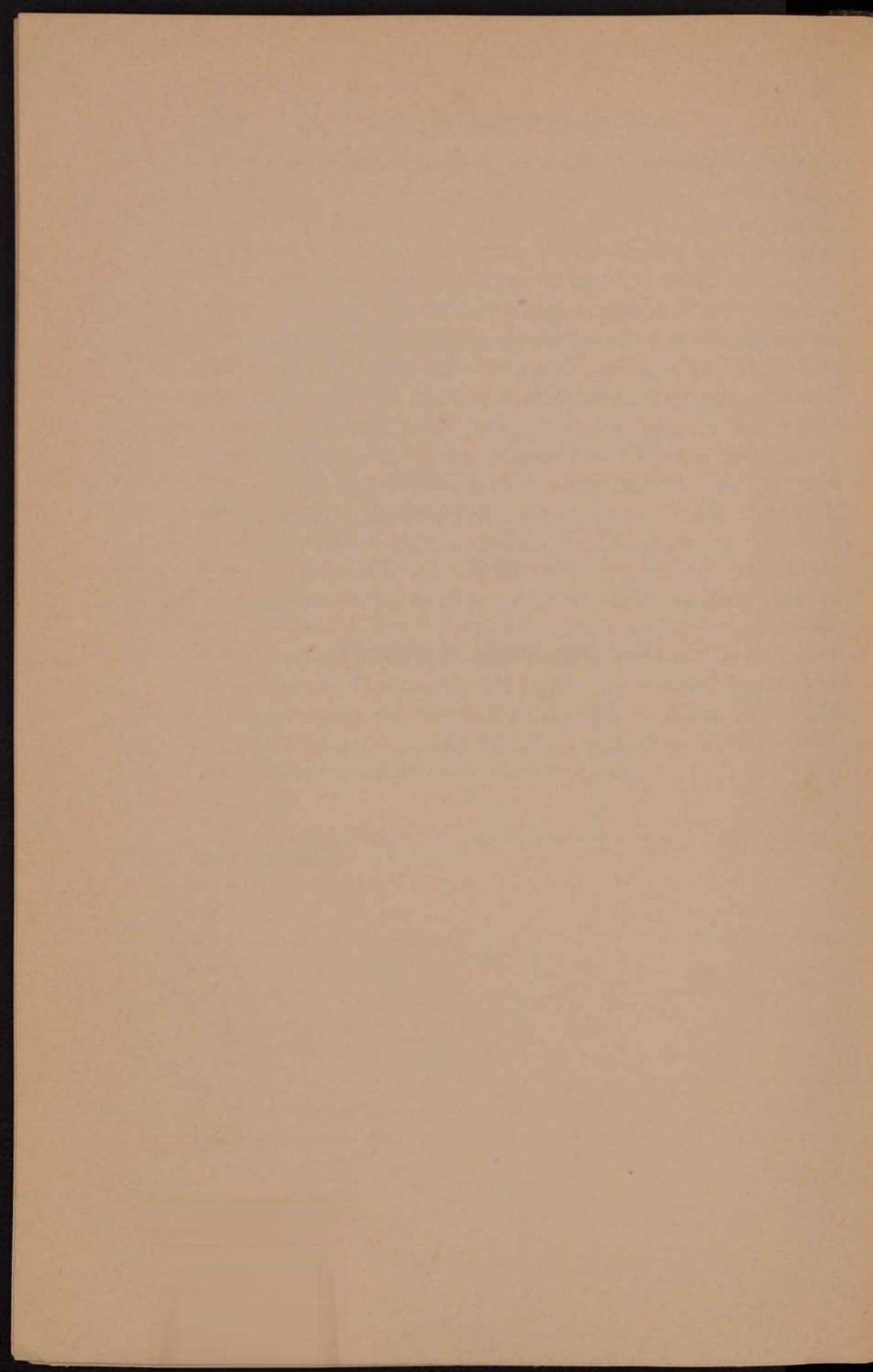
cation à la navigation aérienne; les blessés et les malades belligérants déposés par un aérostat sur le territoire d'un Etat neutre, y seront gardés de manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de la guerre; les frais d'hospitalisation et d'internement seront supportés par l'Etat dont relèvent les blessés ou malades». Questa regola, che il Fauchille riproduceva nelle sue ultime edizioni del «Trattato» del Bonfils (1), rappresenta fino ad ora la sola applicazione praticamente possibile della Convenzione di Ginevra del 1864, e della sua revisione del 1907, alla guerra aerea. Infatti l'assistenza aerea degli areostati, nelle condizioni attuali della loro locomozione, non sarebbe possibile, ed è dubbio se sarà effettuabile mai. Quando ciò fosse possibile, i palloni ospitalieri dovrebbero essere assimilati alle navi ospitaliere ed alle ambulanze, e dovrebbero essere obbligati a manifestare l'esser loro a distanza mediante bandiere o segnali equivalenti di forma speciale adottati per accordo di tutti gli Stati. Attualmente la sola applicazione di immediata possibilità della Convenzione di Ginevra è quella che si riferisce al soccorso ed alla custodia dei malati e dei feriti deposti da un aerostato belligerante sia su territorio del nemico sia su territorio d'un neutrale. Ed anche in questi limiti l'applicazione incontrerà ancora gravi ostacoli pratici ogni qualvolta l'atto ostile per effetto del quale trovansi dei feriti a bordo di un aerostato abbia danneggiato l'areostato stesso che li trasporta.

---

(1) BONFILS-FAUCHILLE, *Manuel de droit international*, Paris, Rousseau, 1908, pag. 862,3.

XXII.

Ostilità lecite e vietate.

XXII.

Ostilità lecite e vietate.

Una incertezza anche maggiore domina ancora in quanto si riferisce alla codificazione delle regole concernenti il carattere lecito o illecito degli atti ostili, da compiersi col mezzo di aerostati. Qui infatti la incertezza del diritto è tanto maggiore quanto maggiore è l'incertezza dell'ordine di fatti da disciplinare. Nè si potrà arrivare ad un accordo circa gli atti ostili legittimi effettuati col mezzo di aerostati, finchè non si potrà determinare *quali* atti ostili possa materialmente compiere un aerostato e *come* possa effettuarli.

Tale incertezza, per ora inevitabile, si è già manifestata negli sforzi fatti per ottenere dagli Stati il divieto di far cadere esplodenti dagli aerostati. Se questi non sono governabili dal pilota come una nave, se l'esplodente dall'alto dell'areostato non può essere che abbandonato nello spazio, o lanciato da un cannone di mira impossibile od incerta, il divieto di lanciare esplodenti si presenta rispetto agli areostati come una evidente necessità morale e giuridica. Ma se l'aerostato fosse dirigibile nell'aria come una nave è dirigibile nell'acqua del mare, e se le artiglierie aeree riuscissero a colpire nel segno con precisione eguale o poco inferiore a quella delle artiglierie terrestri e navali, allora non esisterebbe più una ragione per imporre a quelle un divieto od un limite di attività non esistenti per queste. In condizioni rudimentali di dirigibilità della nave aerea e del tiro delle sue artiglierie, un accordo nel senso della proibizione ha potuto conseguirsi facilmente. In condizioni sempre diverse e mutevoli di progresso tecnico, le basi per quell'accordo vengono a mancare, e la maggioranza delle Potenze

preferisce evitare un impegno che potrebbero, come notava il generale Peigné, trovarsi poi nella condizione di non poter mantenere.

La questione del divieto di lanciare proiettili dagli areostati, era già nel programma della prima conferenza dell'Aja formulato dal conte Murawieff colla seconda circolare del 30 dicembre 1898 (11 gennaio 1899). Pareva questa al Governo russo una logica conseguenza della Convenzione di Pietroburgo del 29 novembre (11 dicembre) 1868, stipulata per sua iniziativa col fine di vietare l'uso di ogni proiettile inferiore al peso di 400 grammi, che sia esplodente o carico di materie fulminanti od infiammabili. Tale iniziativa, secondata dalle altre Potenze, condusse alla prima di tre Dichiarazioni dell'Aja del 1899 secondo la quale, invocando il precedente del 1868, « le Potenze contraenti acconsentivano a vietare per cinque anni il lancio di proiettili e di esplosivi dall'alto dei palloni o con altri nuovi modi analoghi ».

Quasi tutte le Potenze rappresentate all'Aja firmavano e ratificavano la Dichiarazione. Ma questa, prescindendo anche dal fatto che la Granbretagna non vi aderiva, aveva un valore piuttosto apparente che reale. Oltre alla Granbretagna, la Francia e la Rumania avevano riservato il caso di invenzioni imprevedute; e la durata dell'obbligo era limitata a cinque anni. E le invenzioni allora effettuate non lasciavano prevedere come probabilmente prossima la possibilità di quegli atti che si era così pronti a dichiarare illeciti: « Incapables de se diriger, scriveva poco dopo il Lapradelle (1), les ballons sont à plus forte raison incapables de lancer aux ennemis des projectiles, qui leur paraîtraient tomber du ciel. Même quand le problème de la navigation aérienne sera résolu, il restera à determiner si les ballons, commes les navires, peuvent se charger de projectiles, qu'ils pourraient ensuite lancer du haut des airs sur les troupes ennemies. Aucune arme de ce genre n'existe encore, aucune n'est à l'étude; aucune n'apparaît à la science moderne comme actuellement réalisable. Les délégués, certains du caractère chimérique de l'hypothèse, ne pouvaient

---

(1) De Lapradelle, *La Conférence de la Paix*. « Revue générale de droit international public », 1899, pag. 690-1.

manquer de s'accorder pour la prévoir. C'est toujours sur les textes inapplicables, que l'accord se fait le plus vite ».

Tale facilità di accordo veniva a mancare a mano a mano che mutavano quelle condizioni riassunte dal Lapradelle che lo avevano reso possibile. Già sotto altri rispetti, indipendenti dalla praticità, non erano mancate le critiche alla Dichiarazione del 1899; notevole quella del Moederbeck (1) che avrebbe voluto vi corrispondesse alla proibizione di tirare dai palloni, anche quella di tirare sui palloni. Le *Proposte* presentate dal Fauchille all'Istituto di diritto internazionale nel 1902, non facevano più cenno di quel divieto; infatti secondo l'articolo 23 di quelle proposte: « la guerre en ballons est assujettie aux lois et coutumes de la guerre maritime, sous réserve des dispositions de la II et de la III Déclaration de la Haye du 29 juillet 1899 ».

Le due dichiarazioni qui ricordate riguardano l'esclusione dell'uso di proiettili che abbiano per solo fine la diffusione di gas asfissianti o deleterii, e di palle che si espandano dopo essere penetrate nel corpo umano. Della prima dichiarazione, relativa agli aerostati, non era invocata la conferma, e il Fauchille (2) giustificava l'omissione dicendo « Nous ne voyons pas au nom de quel principe on prononcerait une pareille interdiction. Le fait de jeter du haut d'un aérostat des projectiles sur la terre ou sur la mer, n'est ni plus inhumain ni plus perfide que l'emploi de canons, placés sur une hauteur au-dessus d'une plaine, contre les troupes ennemies qui approchent, ou que celui de sous-marins, au fond de la mer, torpillant les vaisseaux de l'adversaire ».

La Dichiarazione infatti non fu rinnovata allo spirare del quinquennio assegnato alla sua validità; sicchè dal 1904 al 1907 ha cessato di esistere ogni proibizione ed ha potuto considerarsi senza limiti lecito il lancio di proiettili dagli areostati. Alla Conferenza dell'Aja del 1907 i delegati del Belgio proposero che la prima dichiarazione del 1899 fosse rinnovata. E formalmente la rinnovazione fu ottenuta nei termini

---

(1) MOEDERBECK, *Die Luftschiffahrt*, pag. 103.

(2) FAUCHILLE, *Régime juridique des aérostats*. Rapporto e proposte all'Istituto di Diritto Internazionale, « Annuaire » vol. XIX, 1902, pag. 68-71.

usati nel 1899, colla sola variante che la durata di validità della Dichiarazione non fu determinata ad un quinquennio, ma stabilita « pour une période allant jusqu'à la fin de la Troisième Conférence de la Paix ». Alla proposta belga, che finì per essere adottata era stata aggiunta una proposta italiana sussidiaria per il caso che quella non fosse stata approvata. Secondo la proposta italiana la proibizione di lanciare proiettili ed esplodenti sarebbe stata limitata ai soli areostati non dirigibili e non montati da un equipaggio militare, e al bombardamento aereo sarebbero state estese, nei limiti della materiale possibilità, tutte le norme vigenti per il bombardamento terrestre e marittimo (1). Nella quarta seduta plenaria della Conferenza la proposta belga raccolse 29 voti favorevoli, dei quali due condizionali, contro 8, e 7 astenuti; e gli emendamenti italiani messi pure a partito ottennero il primo 21 voti contro 8 e 6 astensioni e il secondo, 31 voti contro 1 e 3 astensioni. Fra i voti contrarii erano la Germania, la Spagna, la Francia e la Russia; fra gli astenuti il Giappone, i cui delegati dichiaravano che « data la mancanza di unanimità delle grandi Potenze militari non pareva loro conveniente di obbligare il proprio paese verso taluni Stati, mentre nei rapporti con altri persisterebbe la necessità di studiare e di perfezionare questa maniera di ostilità ».

La Dichiarazione in tal guisa rinnovata, quantunque figuri come XIV fra i documenti enumerati nell'Atto finale della Conferenza dell'Aja del 1907 e sia annessa all'Atto stesso, ha perduta gran parte di quella importanza che avrebbe avuto, a differenza di otto anni prima, per effetto delle mutate condizioni della guerra aerea. Il dissenso di parecchi fra i maggiori Stati militari faceva sì che soltanto i rappresentanti di 22 Potenze (2) vi apponessero la firma al momento della chiusura dell'Atto finale, e che non pochi fra questi esitassero poi a darvi la ratifica. Sembra dunque probabile che un patto il cui valore impe-

---

(1) *Actes et documents de la II Conf. de la Haye*, vol. I, pag. 104-106. — Rapport du Baron Giesl de Gieslingen, e vol. III, *Deuxième Commission Première Sous-Commission*, pag. 150-159.

(2) Argentina, Belgio, Bolivia, Brasile, Bulgaria, Cile, Columbia, Cuba, San Domingo, Grecia, Haiti, Lussemburgo, Norvegia, Paesi Bassi, Panama, Perù, Portogallo, Persia, Salvador, Siam, Stati Uniti ed Uruguay.

gnativo (1) è di tanto diminuito dalla prima alla seconda Conferenza dell'Aja, sia destinato ad essere in questa forma del tutto abbandonato nella terza. E tanto più probabile sembra questa soluzione negativa, inquantochè la prospettiva di un progressivo perfezionarsi tecnico dell'areonautica non può che aumentare la ripugnanza delle grandi Potenze militari dall'assumere, circa le ostilità possibili nella guerra aerea, impegni più restrittivi di quelli subìti circa le ostilità relative alla guerra terrestre. Infatti il Progetto di Convenzione preparato dalla Conferenza di Parigi del 1910 conteneva, circa il diritto di guerra questa sola disposizione (art. 49): « La presente Convention ne porte pas atteinte à la liberté d'action des belligérants, non plus qu'aux droits et devoirs des neutres ». In ciò appare manifesta la tendenza a sottoporre le ostilità aeree al comune diritto di guerra.

Pare di opinione diversa il Gemma, che, nel suo Schema di Convenzione presentato al Congresso di Verona, proponeva un articolo (il XII) secondo il quale: Gli Stati contraenti s'impegnano di proibire ai proprii aeronauti in tempo di guerra ogni operazione militare che abbia per scopo il lancio o la caduta di proiettili sul territorio del nemico ». *Pare*, dicevo, piuttosto che non *sia*, perchè nel rapporto che accompagna il suo *Schema*, il Gemma stesso riconosce che « qui siamo di fronte ad una questione che è sopratutto di sentimento, epperò il relatore vede superflua qualunque dimostrazione »; ed aggiunge: «forse altri interessi si opporranno alla pratica attuazione di tale proposta, ma da un congresso di giuristi e di uomini amanti sopratutto del progresso morale in ogni ordine di relazioni, non può partire una voce che suoni in modo diverso (2) ».

Del resto ogni previsione in tale argomento sarebbe azzardata. D'un lato i giuristi non potranno proporre limiti precisi al nuovo mezzo di guerra finchè con precisione non si conosca la sua potenzialità offen-

---

(1) « La présente déclaration n'est obbligatoire que pour les Puissances contractantes en cas de guerre entre deux ou plusieures d'entre elles. Elle cessera d'être obbligatoire du moment où, dans une guerre entre des Puissances contractantes, une Puissance non contractante se joindraît à l'un des belligérants ».

(2) GEMMA, *loc cit*, pag 13 e 18.

siva; dall'altro fra i tecnici stessi non manca, rispetto a questa, lo scetticismo di alcuni che fa contrasto alla entusiastica attesa di altri. E in tali condizioni manca evidentemente il substrato materiale necessario per una definitiva opera di codificazione (2).

Non è a dire, del resto, che, anche prescindendo dalla prima Dichiarazione dell'Aja, non si trovino nelle leggi comuni della guerra vigenti fra le nazioni civili, limiti alle ostilità effettuabili dagli areostati o col mezzo degli areostati. Nel *Regolamento* relativo alle « leggi ed agli usi della guerra », annesso alla Convenzione dell'Aja del 1899, l'articolo 23 relativo alla proibizione di taluni atti e forme di ostilità, non fa cenno delle ostilità aeree; ma l'articolo 25 che dispone: « il est interdit d'attaquer ou de bombarder des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus », era concepito in modo così comprensivo da poter riferirsi senza dubbio anche alla guerra aerea.

Ciononostante la seconda Conferenza dell'Aja si preoccupò di rendere esplicita questa implicita norma negativa, ed a tal'uopo nella seduta della seconda commissione, del 14 agosto 1907, le delegazioni d'Italia e di Russia proponevano la seguente redazione dell'articolo 25 del Regolamento: « Il est interdit d'attaquer ou de bombarder, soit par l'artillerie, soit en lançant des projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres moyens analogues nouveaux, des villes, villages, habitations, ou bâtiments, qui ne sont pas défendus, et d'enfreindre, en lançant les projectiles ou explosifs surmentionés, les restrictions acceptées pour les bombardements dans la guerre terrestre et maritime, autant que ces restrictions sont compatibles avec ce nouveau mode de combat ». Il generale Amourel della delegazione francese osservava allora che lo stesso fine si sarebbe potuto conseguire inserendo nel testo dell'articolo 25 del Regolamento del 1899 le parole « *par quelque moyen que ce soit* » dopo le parole « *il est interdit d'attaquer*

---

(1) Le condizioni attuali della radiotelegrafia sono invece già tali da poter comprendere la codificazione del traffico radiotelegrafico internazionale in relazione coi servizi di comunicazione in tempo di guerra nel programma della prossima Conferenza dell'Aja. V. « Zeitschrift fur Post und Telegraphie settembre 1910.

ou de bombarder». Accettata tale controproposta dal conte Tornielli, questa raccoglieva la unanimità dei voti dalla Commissione (1).

L'articolo così modificato era approvato all'unanimità il 17 agosto nella quarta seduta plenaria della Conferenza, sicchè, nel caso dei centri abitati e in quello degli edifici non difesi, è ormai tolto ogni dubbio circa l'estensione anche agli areostati del divieto del bombardamento.

A togliere ogni dubbio circa questa proibizione anche nella guerra navale, la delegazione italiana (2) aveva proposto una risoluzione secondo la quale l'articolo 25 del Regolamento per la guerra terrestre sarebbe stato adottato anche circa i bombardamenti compiuti con forze navali, assicurando la stessa immunità alle località non difese. In mancanza di una tale risoluzione il bombardamento delle città aperte con forze terrestri ed aeree restava proibito, ma il bombardamento di centri abitati marittimi restando lecito per le forze navali, non poteva ritenersi vietato per quelle aeree.

La questione del bombardamento di porti, città e villaggi col mezzo di forze navali aveva occupato soltanto per incidenza la prima Conferenza dell'Aja, che si era limitata al seguente voto contenuto nell'atto finale del 1899: «La Conférence émet le voeu, que la proposition de régler la question du bombardement des ports, villes et villages par une force navale, soit renvoyé à l'examen d'une Conférence ultérieure». Uniformandosi a tale voto il Governo russo includeva quell'argomento nel Programma della seconda Conferenza dell'Aja. Affidato alla terza Commissione (3) aveva per risultato la nona Convenzione (4) che dispone nell'art. 1: «Il est interdit de bombarder, par des forces navales des ports, villes, villages, habitations, ou bâtiments, qui ne sont pas défendus». Le parole «*par* quelque moyen que ce soit» non furono aggiunte o sostituite alle parole «*par des forces navales*» come avrebbe pur dovuto farsi e come avrebbe importato la proposta italiana. Sicchè, badando alla lettera delle disposi-

(1) *Deuxième Conférence de la Paix, Actes et documents*, vol III, pag 15, 19 e 248-251, annesso XVI.

(2) *Actes cit.*, vol. III, pag. 656.

(3) *Actes*, vol. III, pag. 341, 361 e 655-8, vol. I, pag. 111-119 e pag. 582, annessi q. e f.

(4) *Actes c.t.* Vol. I, pag. 654-7.

zioni, parrebbe che la proibizione del bombardamento si estenda ad ogni maniera di attacco per le località indifese terrestri, e soltanto agli attacchi navali per le località indifese marittime. Ma lo Holland (1) crede che quelle parole siano state omesse per inavvertenza, ed è indotto in tale convinzione sia dello spirito della proposta russa e della Convenzione adottata, sia dalle discussioni della Commissione, dalle quali risultava il proposito unanime di estendere ai bombardamenti navali i principii del regolamento della guerra terrestre (art. 25 e seg.).

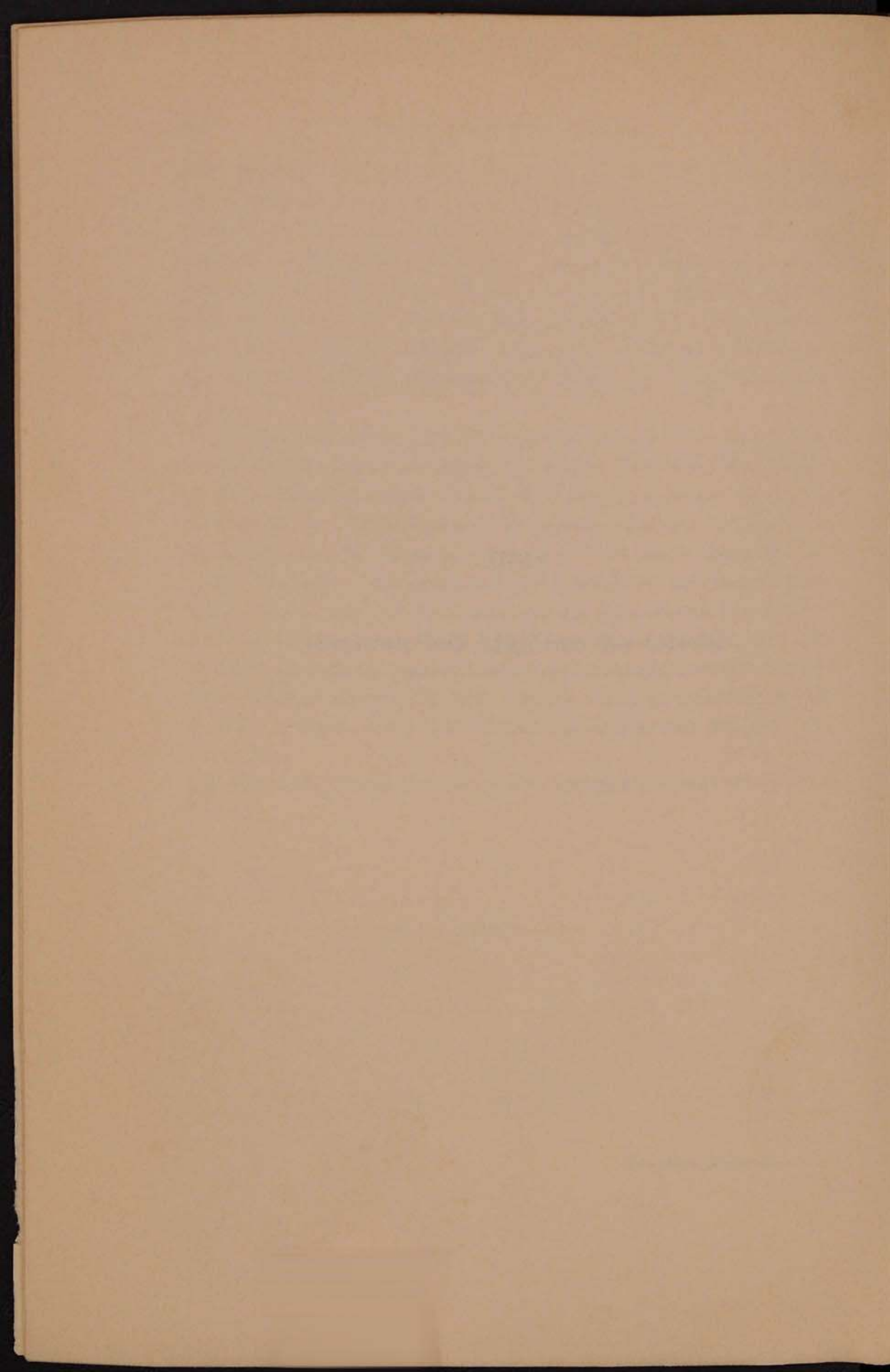
Tale interpretazione della Convenzione non ha però una grande importanza in quanto si riferisce al diritto di guerra ora vigente, perchè la nona Convenzione, firmata da 25 Stati, non è stata firmata da 16 Stati fra i più importanti per forze navali; ed anche i firmatari non dimostrarono molta fretta di ratificarla. Piuttosto è importante in questo argomento la disposizione dell'articolo 25 del Regolamento annesso alla IV Convenzione (anch'essa del resto ancora scarsamente ratificata) che, nella generalità assoluta della sua formula, non può essere interpretata nel senso di lasciare agli areostati, contro le località situate lungo la sponda del mare, il libero uso di un mezzo di ostilità che è loro vietato contro le località situate nell'interno del territorio.

---

(3) HOLLAND, *The debate on aeronautics*. Lettera al « Times » del 6 agosto 1909.

XXIII.

Diritti ed obblighi dei neutrali.

XXIII.

Diritti ed obblighi dei neutrali.

L'analogia fra il diritto terrestre e marittimo d'un lato e quello aereo dall'altro, può affermarsi salvo le modificazioni richieste dalle peculiari condizioni della navigazione aerea, anche per quanto si riferisce alle prerogative ed agli obblighi dei neutrali. È evidente lo stesso obbligo di rispetto da parte dei belligeranti del territorio dei neutrali, esteso ad ogni altezza non quanto al semplice passaggio, ma quanto al combattimento e ad ogni altro atto incompatibile colla neutralità di un territorio. E tale assimilazione è giustificata col fatto che i combattimenti fra belligeranti nello spazio sovrastante al territorio neutrale costituiscono un pericolo per quel territorio e che l'uso fatto anche momentaneamente del territorio neutrale da parte di un belligerante costituisce una offesa dell'altro belligerante (1). Invece gli aerostati privati di ciascun belligerante dovranno essere ammessi, come in tempo di pace, nel territorio dei neutrali finchè con qualche azione non violino la neutralità di quel territorio (2). E lo stesso può dirsi dell'obbligo di internamento delle forze aeree belligeranti penetrate nel territorio neutrale, fino al termine della guerra; internamento preferibile alla breve ospitalità ammessa nel diritto marittimo. (3) Infatti l'atterra-

---

(1) A. Meyer, *Die Luftschiffahrt in kriegsrechlicher Beleuchtung.*, Frankfurt a. M., Knauer 1909, pag. 20-25.

(2) *Ibid.*, pag. 25, 6.

(3) V. contro la distinzione degli atti, analoga a quella fatta per le navi da guerra belligeranti in acque territoriali neutrali e contro la stessa distinzione delle acque territoriali neutrali dal territorio propriamente detto: A. Meyer, op. cit., pag. 21, 5.

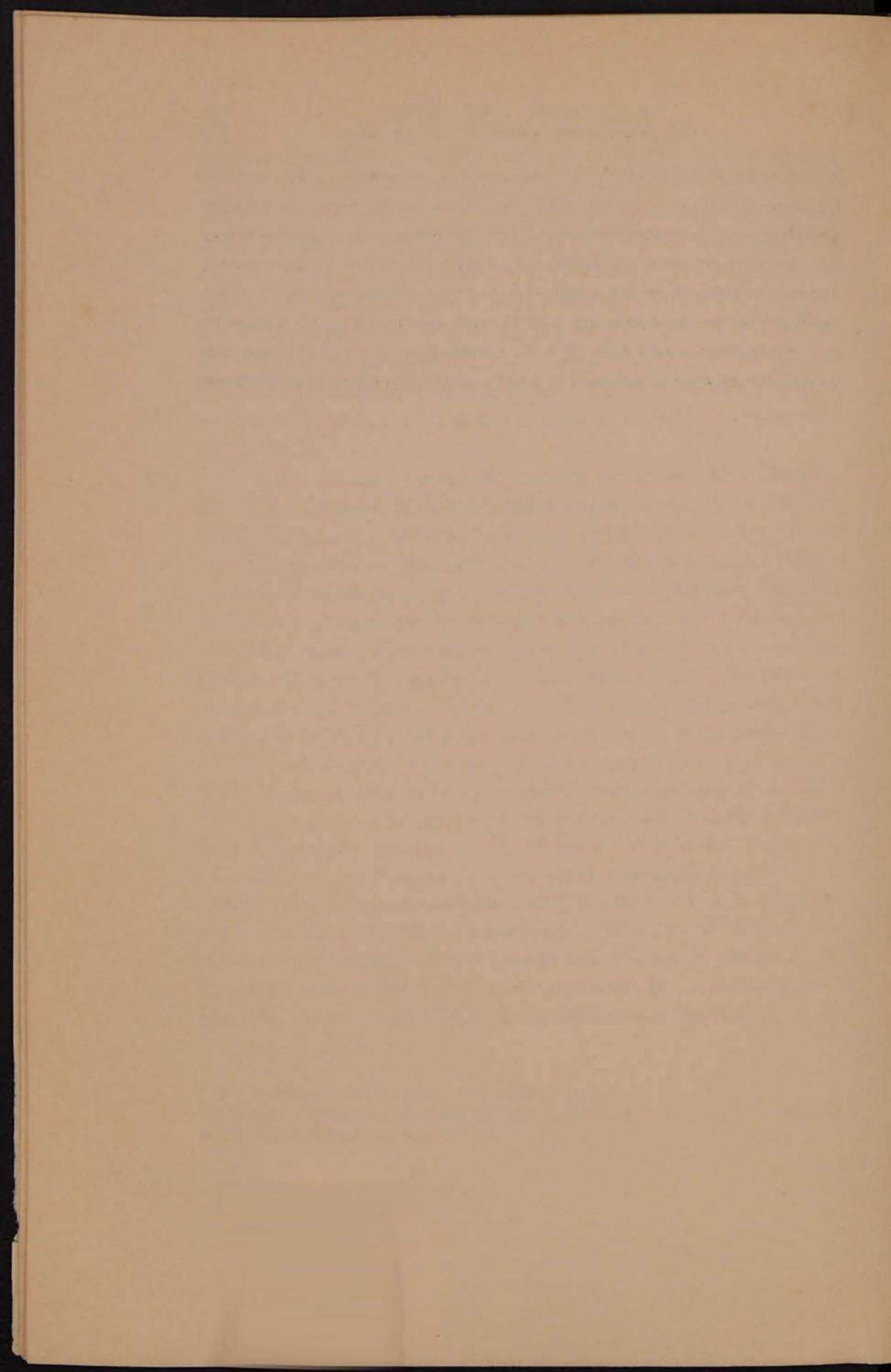
mento dell'areostato e la necessaria uscita da quello dell'equipaggio, importa la impossibilità di assimilare gli areostati atterrati in territorio neutrale alle navi di un belligerante ancorate in acque neutrali, ma piuttosto le rende assimilabili ai reparti di truppe dello stesso belligerante penetranti nel territorio neutrale (1). Ma gli areostati neutrali dovranno sottostare alla necessità di particolari autorizzazioni per atterrare nel suolo di un belligerante; nè in immediata vicinanza del territorio di un belligerante potranno da un neutrale stabilirsi sul proprio territorio palloni frenati, nè dal belligerante in tale prossimità del territorio neutrale, da passare sopra la superficie di questo territorio (2).

La stessa analogia dovrà informare la condizione della proprietà privata nel territorio di un belligerante sottoposto ad occupazione bellica dell'altro, e la condizione delle proprietà dei neutrali. Quanto alla prima, la questione è già decisa dall'articolo 53 del Regolamento dell'Aja del 1907 sulle leggi e gli usi della guerra, che, modificando il secondo alinea del corrispondente articolo del Regolamento del 1899 dispone: « Tous les moyens affectés sur terre, sur mer, *et dans les airs*, à la transmission des nouvelles, au transport des personnes et des choses, en dehors des cas régis par le droit maritime, ...peuvent être saisis, même s'ils appartiennent à des personnes privées, mais devront être restitués et les indennités seront réglées à la paix ». Quanto al contrabbando di guerra, come tali possono considerarsi il carico degli areostati e gli areostati stessi. Questi erano contemplati dal Progetto proposto dalla Delegazione francese alla Conferenza dell'Aja del 1907 in un: « Regolamento per il contrabbando di guerra » secondo il quale (art. 1, n. 12 e 13) doveva essere « de plein droit interdit aux nationaux neutres, par le seul fait de l'existence connue de l'état de guerre, le trafic des objets suivants, compris sous le nom de contrebande de guerre: .... 12, les ballons et les pièces détachées caractérisées; 13, les instruments et appareils, specialement faits pour la fabrications des munitions de

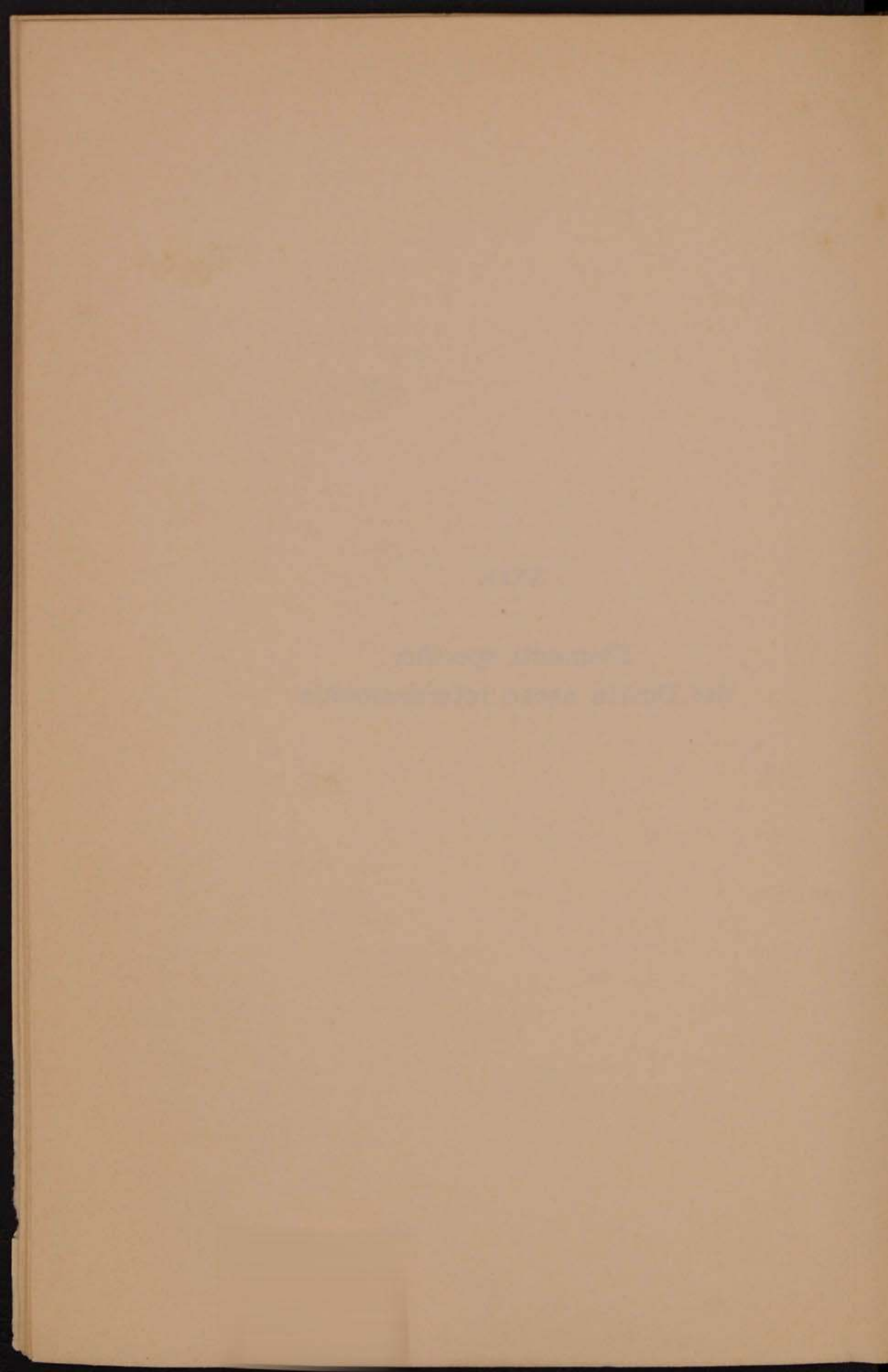
---

(1) A. MEYER, op. cit., pag. 25 e nota 5.

(2) Vedi FAUCHILLE, *Proposte all'Istituto*, 1902, art. 22, 28, 30. « Annuaire de l'Institut, 1902, pag. 64, 75, 80-82.

guerre, pour la fabrication et la réparation des armes et du matériel terrestre, naval, *ou aérien* ». Lo stesso articolo del progetto francese qualificava come contrabbando (n. 11) « les bâtiments et embarcations de guerre et les pièces détachées caractérisées ». Per le navi faceva dunque la distinzione fra quelle da guerra o immediatamente utilizzabili per la guerra, dichiarate cose di contrabbando e quelle mercantili non considerate come tali. Per gli aerostati non era fatta una tale distinzione ed erano trattati tutti come contrabbando senza eccezione.

XXIV.

Elementi specifici del Diritto aereo internazionale.

XXIV.

Elementi specifici del Diritto aereo internazionale.

La XIII Convenzione dell'Aja del 1907 non ha codificato i diritti e gli obblighi degli Stati neutrali se non che in caso di guerra marittima; ma è certo che la condotta degli Stati belligeranti, nell'eventualità di una prossima guerra, si informerà, nei riguardi degli areostati, alla proposta francese del 1907. Infatti negli aerostati non si è specializzata fino ad ora abbastanza la costruzione, così da differenziare quelli di commercio o di piacere da quelli da guerra, come avviene per le navi fra quelle da guerra e quelle mercantili. Inoltre la funzione esplorativa trascende fino ad ora negli aerostati e particolarmente negli areoplani l'importanza di qualunque altra funzione bellica, così da giustificare l' estensione ad ogni maniera di areostati della caratteristica di contrabbando di guerra.

Solo allorquando la tecnica della costruzione e della dirigibilità avrà fatto progressi che ancora non sarebbe possibile prevedere e determinare, sarà dato di formulare una distinzione che limiti ad una sola categoria di areostati militari o facilmente utilizzabili a fine bellico, il carattere del contrabbando di guerra.

Quanto all'applicazione delle regole relative a questo, anche al carico degli aerostati neutrali, nessuna ragione vi sarebbe per ricorrere a norme diverse da quelle che valgono nel diritto marittimo. Anche l'opinione del Von Bar (1) secondo il quale « on ne devrait pas admettre le droit de confisquer des marchandises comme contrebande de guerre en dehors

---

(1) *Observations cit*, ecc., *Annuaire de l'Institut*, Vol. 23, 1910 pag. 315, e 316.

des zones atmosphériques enveloppant les territoires des Etats bélligérants », non sembra tale da dover essere seguita. Gli incrociatori dei belligeranti dovrebbero poter esercitare, come nella guerra marittima, in più vasta sfera di attività, la sorveglianza e la repressione del contrabbando; ed appunto per la possibile necessità di frequenti atterramenti intermedii, presenterebbe una particolare giustificazione anche la dottrina nel viaggio continuo.

Tutto ciò dovrebbe rendere nell'aria la facoltà del diritto di visita e quella della cattura non meno ampie che sul mare. Ed all'indagine definitiva circa la legittimità della cattura e la dichiarazione della confisca, dovrebbero provvedere i tribunali nazionali delle prede e la Corte internazionale delle prede creata dalla XII Convenzione dell'Aja del 1907.

Deve notarsi però che, mentre nessun dubbio esiste circa l'applicabilità di tali ultime norme di diritto e di giurisdizione, è poco probabile che nell'eventualità di una guerra si presenti frequentemente la necessità di applicarle. Il contrabbando non potrebbe, nelle condizioni attuali dell'areonautica, esercitarsi se non che per oggetti di poco volume: sicchè è da escludersi un trasporto rilevante, per via d'aria, di armi e di munizioni; e il contrabbando potrebbe piuttosto consistere nel trasporto dei dispacci di un belligerante.

Appunto perciò non presenterebbe ancora interesse pratico un accordo fra gli Stati per codificare particolarmente le norme relative al contrabbando di guerra esercitato per le vie aeree. Per ora può bastare l'analogia col diritto marittimo assunta come criterio informatore della condotta singolare dei varii Stati belligeranti e neutrali. Nelle condizioni attuali della locomozione aerea, i casi di contrabbando e la possibilità stessa di esercitarlo saranno infrequenti. Se le condizioni di fatto mutassero, sulla base dell'esperienza derivante da quelle, si modificherebbero anche le condizioni di diritto, ed una serie di regole specifiche circa gli obblighi della neutralità e le loro sanzioni nella guerra aerea, si differenzierebbero, come è avvenuto per quelle della guerra marittima. Per ora ogni previsione specifica ed ogni proposta precisa e dettagliata, sarebbero immature e lo sviluppo spontaneo successivo del diritto positivo

non tarderebbe, secondo ogni probabilità, a smentirle. È probabile pero che tale sviluppo segua nelle sue linee generali quello già compiuto dal diritto di neutralità nella guerra terrestre e marittima, con una più pronta codificazione internazionale ed un più completo ed obbligatorio contributo dei terzi Stati alle sue sanzioni.

Anche nei rapporti di guerra e di neutralità prevarranno infatti come fattori determinanti del diritto della locomozione aerea, gli elementi specifici già notati rispetto ai rapporti pacifici pubblici e privati (1).

Trattasi di un mezzo nuovo di locomozione attraversante uno spazio prima inaccessibile. I rapporti giuridici creati fra individui e fra Stati dall'uso di questo nuovo mezzo di locomozione, non sono di regola diversi nella loro essenza dai rapporti giuridici già esistenti fra individui e fra Stati per effetto delle condizioni generali della convivenza sociale, del diritto delle obbligazioni, e dell'esercizio delle comunicazioni e dei trasporti in tempo di pace e in tempo di guerra. Ma le condizioni materiali, nelle quali si esercita la nuova locomozione nello spazio novellamente accessibile, richiede uniformità di norme di diritto ed unità di applicazione delle loro disposizioni.

Rispetto all'ordinamento legislativo, la novità non è pertanto nella necessità, che è del tutto eccezionale, di regole sostanzialmente nuove, ma nella necessità, in tale campo particolarmente imperativa, che l'adattamento delle regole vecchie, invece di essere abbandonato alle iniziative singolari ed alle possibili divergenze di contenuto delle varie legislazioni particolari, sia uniformemento deliberato e formulate dagli Stati civili agenti come membri deliberanti di una sola unione, e sia da loro assicurato, nei rapporti della applicazione, con uno sviluppo completo ed una obbligazione completamente riconosciuta, del soccorso amministrativo e giudiziario.

Le poche norme e i pochi istituti del tutto nuovi e specifici del diritto aereo, si svilupperanno in futuro, per effetto dell'esperienza

---

(1) F. SCHROEDER, *Der Luftflug Geschichte und Recht*, Berlin, Vahlen, 1911, pag. 72-74, II Theil, Vierter Abschintt, II Aufgaben auf dem Gebiete des Volkerrechts.

informante rispetto a quelli la coscienza giuridica collettiva degli Stati civili e in questi le consuetudini di carattere generale. Il contenuto, rispetto ai pochi istituti del tutto specifici del diritto aereo, sarà nuovo, mentre, rispetto al resto dell'ordinamento giuridico della nuova locomozione, il contenuto delle regole e degli istituti sarà quello del diritto comune vigente per i rapporti analoghi. Ma negli uni e negli altri e in tutto il suo ordinamento, predomineranno, come fattori determinanti, la uniformità e la collettività: uniformità di norme e collettività di sanzioni, che possono fin d'ora concepirsi come le sole particolari necessità e le sole caratteristiche specifiche del diritto aereo internazionale.

INDICE